WIADOMOŚCI PORTU·GDYŃSKIEGO

„ŚWIĘTO MORZA"
CZERWIEC 1937
Rok VII nr 6



„DAR POMORZA" W SZLUZIE KANAŁU PANAMSKIEGO

POLSKA·AGENCJA·TELEGRAFICZNA·P.A.T·

ROK VII. CZERWIEC 1937. Nr 6.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃSKA 10, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

HENRYK TETZLAFF

„ŚWIĘTO MORZA"

„Z Polski całej biegnie ku morzu jedna myśl; w pracy tej jesteśmy wszyscy zjednoczeni, sharmonizowani, zwarci i wytrwali. W obliczu tego zagadnienia dokonał się cud — największy, jaki w Polsce może się zjawić: tu niema rządu i rządzących, niema wyznań, niema partyj, niema walk, niechęci, przeciwieństw. Jest jedna Polska frontem zwrócona ku własnemu morzu, własnym obowiązkom, własnej pracy, podjętej i dźwiganej z radością..."

Słowa te wypowiedziane przed paru laty przez człowieka, którego nazwisko trwale jest związane z Gdynią i z pracą Polski na morzu, przez dzisiejszego Wicepremiera inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, tłumaczą może najlepiej niezwykłą popularność „Święta Morza", które od lat paru cała Polska obchodzi corocznie w ostatnich dniach czerwca.

Niewiele mamy obchodów i uroczystości narodowych, któreby potrafiły wykrzesać tyle prawdziwego zapału i niefałszowanego sentymentu, co „Święto Morza". Trzeba widzieć te wzruszające objawy sympatii i spontanicznych owacji, którymi wita ludność stolicy kompanię marynarzy z Gdyni, obejmującą tradycyjnie w dniu „Święta Morza" wartę przed odwachem głównym na Placu Marszałka Piłsudskiego w Warszawie, albo też te tłumy, przybywające corocznie ze wszystkich krańców Polski do Gdyni na uroczystość „Święta Morza", jak śpieszą bezpośrednio z wagonów kolejowych nad brzeg morza, by w niemej ekstazie poić oczy jego widokiem, jak później niezmordowanie, bez wytchnienia niemal zwiedzają port, jego baseny, oglądają pracę dźwigów, potężne kontury chłodni, ryżowni, olejarni, elewatora zbożowego i poszczególnych magazynów portowych, jak chciwie słuchają wyjaśnień przewodników, jak rojnie i gwarno się robi od nich na statkach żeglugi przybrzeżnej i na przystaniach na Helu. Wówczas staje się widoczne, że grzechy przeszłości odrabiamy całą parą, że do duszy lądowej Polaka wdziera się zwycięski, mocny i orzeźwiający wiatr od morza, który otwiera przed nią rozległe i olśniewające horyzonty.

Do pracy na morzu jest jednak potrzebny nietylko zapał, ale i wytrwałość. Z uporem i wytrwałością musi iść człowiek na podbój morza, nie zrażać się przeciwnościami, czy chwilowymi niepowodzeniami, lecz stanowczo i nieustępliwie sięgać po korzyści, które mu ono daje.

Zrobiliśmy już nad morzem i na morzu bardzo wiele. Rezultaty tej pracy wprawiają w niekłamany podziw przedstawicieli starych morskich narodów. Ale niemniej jednak mamy jeszcze długą i daleką drogę przed sobą, zanim będziemy mogli sobie powiedzieć, że w pełni opanowaliśmy wszystkie możliwości, jakie dostęp do morza nam daje.

Dlatego dobrze jest w dniu „Święta Morza" nie tylko spoglądać z dumą na rzeczy już dokonane, ale także wybiegać wzrokiem przed siebie i robić niejako zestawienie tego, co jeszcze w najbliższym czasie wykonać należy.

Pracy tej mamy wciąż przed sobą wiele. I to w każdej dziedzinie wykorzystania dostępu do morza.

Morze daje wolność komunikacji, która jest dźwignią handlu, a co za tym idzie i dobrobytu narodów. Od sprawności mechanizmu komunikacyj morskich zależy suma korzyści, które mogą one dać gospodarstwu narodowemu.

Na mechanizm ten składają się trzy zespoły czynników. Dowiezienie towaru z głębi kraju na wybrzeże morskie, do portu, lub odwrotnie, przeładunek tego towaru w samym porcie z lądowych środków przewozu na statki oraz transport towaru morzem. Harmonijne współdziałanie tych wszystkich czynników oraz swobodne, nieskrępowane dysponowanie nimi dają w sumie maximum osiągalnych korzyści.

Zacznijmy od zespołu środkowego czynników, składających się na transport morski towarów, od którego dwa ramiona, jedno morskie, drugie lądowe, sięgają od wytwórcy towaru do odbiorcy, łącząc ich ze sobą — zacznijmy od portów na wybrzeżu.

Polska dysponuje w chwili obecnej dwoma portami morskimi w pełnym tego słowa znaczeniu. Są nimi: Gdynia i drugi port polskiego obszaru celnego — Gdańsk. Po okresie depresji światowej, która się odbiła także ujemnie na transportach morskich, dziś oba porty tętnią ożywionym ruchem i, chcąc w pełni wykorzystać powrotną falę korzystnej koniunktury, muszą rozbudowywać swoje urządzenia przeładun-

kowe. Dotyczy to zwłaszcza Gdyni, która jako port młodszy i mniej zasobny, a w dodatku rozwijający się w tempie takim, że każdy dźwig, każdy metr nabrzeża od pierwszej chwili swego ukończenia od razu dostaje się w wir pełnej eksploatacji — musi swe uzbrojenie techniczne stale uzupełniać i powiększać, aby sprostać zadaniom, które życie gospodarcze kraju na nią nakłada.

To też w najbliższym czasie projektuje się szereg dalszych prac przy rozbudowie portu gdyńskiego, a część z nich już się wykonywuje. Z grubsza sprowadzają się one do wykończenia falochronu zewnętrznego, do przebicia kanału przejściowego przy końcu molo Węglowego, który pozwoli na bezpieczną komunikację pomiędzy poszczególnymi basenami portu bez potrzeby wychodzenia na redę, do pogłębienia basenu Węglowego celem umożliwienia ładowania węgla nawet na największe statki, mogące wejść na Bałtyk, do przedłużenia w głąb awanportu mola pasażerskiego, co ułatwi obsłużenie stale rosnącego zamorskiego ruchu pasażerskiego, wreszcie do budowy i przedłużenia kanału przemysłowego, który umożliwi tak gorąco pożądane i niezbędne dla normalnego życia Gdyni uprzemysłowienie tego miasta portowego.

To jest pierwsza seria robót. Oczywiście — nie wyczerpuje ona wszystkich potrzeb i niewątpliwie życie zmuszać nas jeszcze będzie przez długie lata do stałego powiększania potencjału przeładunkowego naszego pierwszego portu narodowego.

Niezależnie od tych prac w Gdyni, które są już lub będą w niedalekiej przyszłości prowadzone, buduje się w tej chwili w tempie intensywnym nowy port od strony wielkiego morza — port rybacki w Wielkiej Wsi. Na jesieni tego roku ma on już być oddany do eksploatacji i stanie się niewątpliwie nie tylko bazą polskiego rybołóstwa pełnomorskiego, ale także odegra z czasem dużą rolę pomocniczą, jako trzeci port Rzeczypospolitej. Zwłaszcza, że projektowane jest przekopanie kanału przez półwysep Helski oraz poprowadzenie go przez płycizny zatoki narazie aż do Pucka, a później nawet jeszcze dalej. Kanał ten połączy port w Wielkiej Wsi z miejscowościami, leżącymi nad zatoką Pucką, a przez nią także i z Gdynią.

Jeśli chodzi teraz o zespół czynników transportu lądowego towarów, idących z Polski i do Polski przez morze, to tutaj mamy wciąż jeszcze bardzo wiele do zrobienia. Obecnie Gdańsk jest połączony z wnętrzem kraju jedną dwutorową linią kolejową, Gdynia zaś dwiema liniami, jedną przez Gdańsk, drugą, stanowiącą t. zw. magistralę węglową, przez Kościerzynę. Ta druga linia dopiero w tym roku uzyska drugi tor i będzie mogła być intensywniej eksploatowana, gdyż mija dopiero czas, niezbędny na odpowiednie osadzenie się nasypów, mostów, przepustów i t. d.

Gdańsk ma poza tym połączenie wodne z głębią kraju, którego Gdyni brak. Wisła, stanowiąca odwieczną, przez całą niemal Polskę przechodzącą, naturalną drogę wodną, jest w stanie wielkiego zaniedbania, zwłaszcza w górnej części swego biegu. W tych warunkach może oddawać tylko ograniczone usługi komunikacyjne. Uregulowanie jej biegu i pogłębienie jej koryta, stanowi jedną z tych gigantycznych, a jednocześnie nieodzownych prac, które młode nasze Państwo musi wykonać, jeśli chce trwale „dźwigać się wzwyż".

Narazie jednak należy zwrócić uwagę na te możliwości, które w stanie obecnym są do osiągnięcia. I w tym kierunku — zdaje się — idą zamierzenia na najbliższą przyszłość, jak należy wnioskować z zamówień motorowych statków rzecznych o niedużym zanurzeniu, które będą mogły stosunkowo swobodnie uprawiać żeglugę nawet w górnym biegu Wisły.

Nie ulega wątpliwości, że także Gdynia musi z czasem uzyskać połączenie wodne z wnętrzem kraju bez potrzeby wychodzenia statków rzecznych na otwartą zatokę, co dzisiaj przysparza wiele kłopotów, gdyż holowanie barek wiślanych z Gdańska do Gdyni może się odbywać tylko przy dobrej pogodzie.

Do tych potrzeb w zakresie lądowych połączeń komunikacyjnych portów polskich dochodzi naprawdę paląca konieczność budowy sieci dróg bitych, z wielką autostradą, jako osią systemu, któreby wybrzeże morskie zbliżyły do reszty ziem Rzeczypospolitej. Dzisiaj bowiem mamy stan tego rodzaju, że Gdynia ma zaledwie jedną szosę, która łączy ją z wnętrzem kraju, bez konieczności dalekiego objazdu przez Wejherowo lub też tranzytu przez terytorium Wolnego Miasta Gdańska. Gdy tegoroczne burze wiosenne zniosły mosty na tej szosie i podmyły jej nawierzchnię, Gdynia została w ruchu kołowym właściwie odcięta od swego zaplecza.

Jeśli chodzi teraz o drugie ramię komunikacyjne, wybiegające z portów poprzez morze do krajów zamorskich, to obserwujemy tutaj stały rozwój i postęp.

Polska flota handlowa rośnie z roku na rok. Niebawem przybędą jej nowe jednostki, które rozszerzą i usprawnią sieć połączeń morskich Gdyni z zagranicą pod polską banderą. Jest to rzecz niesłychanie ważna, gdyż liczba regularnych połączeń okrętowych decyduje o atrakcyjności każdego portu.

Niemniej jednak i tutaj daleko nam jeszcze do kresu wysiłku. Obecnie udział bandery polskiej w przewozach morskich naszego kraju wynosi zaledwie około 10%. Pozostałe 90% przewożą statki pod obcymi banderami. Pieniądze za te przewozy idą zagranicę, zamiast bogacić nasze gospodarstwo narodowe. Musimy i powinniśmy dążyć do tego, aby przewozy te opanować — podobnie jak jest to w innych państwach morskich — przynajmniej w 50%. Oznacza to konieczność powiększenia pięciokrotnie naszego tonażu morskiego.

Z tym się wiąże sprawa budowy własnej stoczni, która coraz bardziej dojrzewa do realizacji. Mamy surowce, mamy maszyny, mamy fachowców i mamy ręce robocze, wyciągające się po pracę. Powiązanie tego wszystkiego w jeden twórczy czyn czeka na swego realizatora, który dobrze przysłuży się wówczas Ojczyźnie.

Również w czasie najbliższym musi być zwrócona pilna uwaga na rozbudowę samego miasta Gdyni, której tempo nie nadąża za rozbudową portu. Braki w tym zakresie są jeszcze wciąż bardzo duże i jeśli nie mają się one stać źródłem dodatkowych kłopotów, muszą być możliwie szybko usunięte.

Jak z tego pobieżnego przeglądu naszych zadań i czekających jeszcze Polskę prac na morzu i nad morzem wynika, niejedno „Święto Morza" jeszcze minie, nim powiedzieć sobie będziemy mogli, że oto w stopniu dostatecznym posiedliśmy korzyści, płynące z dostępu do morza i że odtąd tylko o zachowaniu tych osiągnięć na odpowiednim poziomie myśleć wypadnie.

I dlatego, że jeszcze cel daleki jest przed nami, należy co roku — z okazji „Święta Morza" — publicznie odmierzać drogę przebytą i mile, które jeszcze są przed nami.

JANUSZ IGNASZEWSKI
Członek Rady Głównej L. M. K.

Realizacja wielkiej idei

Na odbytym ostatnio Walnym Zjeździe Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej w Poznaniu obecny wicepremier i szef resortów gospodarczych Rządu, inż. Eugeniusz Kwiatkowski, którego imię związane jest trwałym węzłem z polską ideologią morską, rozpatrując zasługi tej organizacji wskazał, iż „ona tworzyła psychikę morską w Polsce, zaczęła przerabiać miliony mózgów ludzkich, nastawionych na sprawy lądowe, odwróconych od morza, nie rozumiejących jego wartości; mózgów, które nie były nastawione na trwałość wysiłku w kierunku morza".

Słuszna ta ocena znajduje pełne uzasadnienie w codziennych doświadczeniach, na jakie napotyka praca Ligi Morskiej i Kolonialnej w terenie, wśród szerokich sfer społeczeństwa, które pomimo wielu czynionych w tym względzie wysiłków, niejednokrotnie nie mają jeszcze zupełnego zrozumienia dla doniosłości faktu wolnego dostępu do morza i wynikających stąd dla Państwa rozlicznych korzyści.

Nie jest przesadą twierdzenie, że gospodarka przyszłej Rzeczypospolitej uzależniona jest w decydującej mierze od należytego wykorzystania własnego wybrzeża, od rozbudowy własnych portów morskich, marynarki wojennej, floty handlowej i tych wszystkich placówek handlowych i przemysłowych, które w całości przyczyniają się do sprawnego funkcjonowania skomplikowanej aparatury handlu morskiego.

Polska posiada wszelkie obiektywne warunki, aby wykorzystać przywileje i sprostać obowiązkom, jakie z wolnym dostępem do morza są związane. Rozległe zaplecze o strukturze rolniczo - przemysłowej, wywożące zagranicę poważne ilości towarów, a przywożące surowce przemysłowe — to podstawowa gwarancja egzystencji portu. Jeśli istnieją dotychczas przeszkody, hamujące w pewnej mierze rozwój morskiej potęgi Rzeczypospolitej, to doszukiwać się ich należy przede wszystkim w owym, na wstępie wspomnianym, zbyt mało aktywnym stosunku niektórych warstw społeczeństwa do spraw morskich, w owej obojętności, która pod wzmagającym się naporem „wiatru od morza" zwolna, lecz stale ustępuje wielkiej idei Polski, potężnej i suwerennej nie tylko na lądzie i w powietrzu, ale i na niezmiernych obszarach mórz i oceanów, gdzie każdy statek polski reprezentuje cząstkę Ojczyzny, a każda bandera — majestat Rzeczypospolitej.

Dlatego też jednym z naczelnych zadań, jakie konsekwentnie, od początku swego istnienia realizuje Liga Morska i Kolonialna, jest wszczepianie w społeczeństwo ideologii morskiej, przeorywanie mylnych tylekroć poglądów i pobudzanie aktywnego stosunku do zagadnień morskich i kolonialnych.



Port Rybacki w Gdyni

Z kompleksem problemów morskich wiąże się bowiem ściśle zagadnienie kolonialne. Zagadnienie to ma dwa oblicza. Jedno — to kwestia uzyskania przez Państwo dostępu do źródeł surowców przemysłowych, w które obfitują kolonie i kraje mandatowe. Rozwiązanie tej kwestii, która zresztą była już parokrotnie poruszana na forum międzynarodow., przedstawia dla Państwa pierwszorzędne znaczenie, zwłaszcza jeśli się zważy na palącą potrzebę uprzemysławiania kraju. Drugie oblicze — to sprawa kolonizacji, domagająca się najrychlejszego uregulowania ze względu na emigrację, która w naszych warunkach już od szeregu lat jest zjawiskiem stałym. Jakiekolwiek argumenty nie były by w tej mierze wytaczane, prawdą niewzruszoną pozostanie, że emigracja jest faktem, że prężność w tym kierunku nie słabnie, lecz się wzmaga, że w interesie Narodu i Państwa leży utrzymanie ścisłej łączności z tymi obywatelami, których twarda rzeczywistość zmusza do szukania chleba na obczyźnie, a wreszcie, że tereny osiedleńcze trzeba zajmować póty, póki dostęp do nich jest łatwiejszy, lub wogóle możliwy.

Ponad poruszonymi grupami zagadnień góruje, jako problem naczelny sprawa obronności morskiej Rzeczypospolitej. Tutaj opinia społeczeństwa polskiego jest jednolita, o czym świadczyć może chociażby pokaźna kwota, złożona przez społeczeństwo drogą groszowych ofiar na rzecz Funduszu Obrony Morskiej.

Reasumując wyniki kilkunastoletniej pracy Ligi Morskiej i Kolonialnej stwierdzić należy, że w zakresie szerzenia ideologii morskiej rezultaty te są poważne. Pół miliona zorganizowanych członków to armia, która może podejmować zadania i realizować je, może wysuwać postulaty i żądać, aby były one traktowane jako wyraz opinii społeczeństwa!

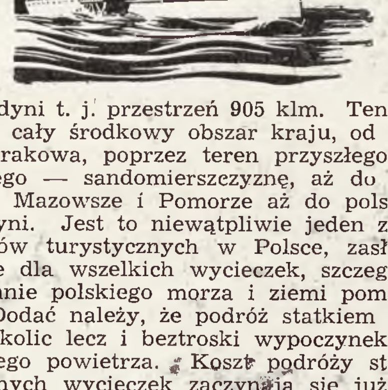
Aby jednakże pod banderą Ligi Morskiej skupić liczną rzeszę szermierzy idei morskiej, trzeba było nielada wysiłku, woli wytrwania, świadomości i umiłowania zamierzonych celów ze strony tych, którym przypadł w udziale trud montowania organizacji. Wymownym tego dowodem jest zarys powstania i rozwoju Ligi na terenie Śląska, obchodzącego w roku bieżącym 15-lecie powrotu do Rzeczypospolitej.

Imponujący, zwłaszcza w ostatnich latach rozrost Ligi Morskiej i Kolonialnej w tym właśnie okręgu, gdzie ilość członków dochodzi obecnie do 100.000 (pomimo wyłączenia z okręgu Zagłębia Dąbrowskiego, które weszło w skład okręgu radomskiego) zasługuje na specjalną uwagę, znaczną bowiem część tej wielotysięcznej armii stanowi ludność robotnicza, szczególnie dotknięta kryzysem, nurtującym podstawowe gałęzie przemysłu Górnego Śląska.

Zaczątki pracy organizacyjnej, oparte o polską ideologię morską, sięgają na Śląsku okresu powstań, już bowiem w r. 1921 odbyło się w Szopienicach pierwsze zebranie Górnoślązaków, b. marynarzy floty niemieckiej. Dnia 30 czerwca r. 1926 zwołano pierwsze organizacyjne zebranie Ligi Morskiej i Rzecznej (tak brzmiała podówczas jej nazwa) w Katowicach, w którym uczestniczyło zaledwie 37 osób. W latach następnych, pomimo licznych trudności, z jakimi musiała borykać się młoda na terenie Zagłębia Węglowego organizacja, liczba oddziałów i członków Ligi wykazuje nieprzerwany ciągły wzrost, to też pomyślny rozwój Ligi wywołał już w r. 1928 potrzebę stworzenia pośredniego ogniwa pomiędzy oddziałami a zarządem głównym, rezydującym w Warszawie. Wyrazem uznania ze strony władz centralnych dla pracy okręgu było urządzenie I Walnego Zjazdu Ligi w dniach 21 i 22 października r. 1928 w Katowicach.

Z początkiem r. 1931 powstały przy oddziale katowickim pierwsze umundurowane koła młodzieży pozaszkolnej. Z inicjatywy Zarządu Okręgu urządzono na terenie Gdyni prowizoryczne schronisko dla wycieczek z Zagłębia, powierzone opiece Bratniej Pomocy Studentów Uniwersytetu Poznańskiego. W dniu 12 września tegoż roku odbyło się pod protektoratem ówczesnego ministra przemysłu i handlu, generała Ferdynanda Zarzyckiego i wojewody śląskiego, dra Michała Grażyńskiego, uroczyste otwarcie wspaniałej wystawy morskiej, którą zwiedziło 28.935 osób. Na terenie wystawy czynne było kino, w którym wyświetlano filmy morskie. Z okazji wystawy ukazała się okolicznościowa jednodniówka, wydana staraniem Okręgu.

Przedstawiona powyżej żywa działalność władz Okręgu spowodowała jednakowoż odwrócenie uwagi od pracy w terenie. Ubytek członków o 2.888 osób tłumaczony był przez ówczesny zarząd fatalną sytuacją gospodarczą i brakiem łączności poszczególnych komórek organizacyjnych z Okręgiem. W latach następnych przeto prace Zarządu Okręgu zmierzały w tym kierunku, ażeby jak najbardziej zacieśnić kontakt z lokalnymi placówkami Ligi. W działalności tej na plan pierwszy wysunęła się konieczność najdalej idącego usprawnienia Biura Okręgu, tego pośredniego ogniwa pomiędzy



WISŁA do MORZA

W bieżącym roku poraz pierwszy została wprowadzona na Wiśle na przestrzeni Sandomierz — Kraków (193 klm.) stała żegluga parostatkami pasażerskimi i towarowymi. Utworzenie tej nowej linii komunikacyjnej stanowi ważny etap na drodze do pełnego wyzyskania Wisły dla celów żeglugi: dzięki uruchomieniu żeglugi na odcinku Kraków—Sandomierz regularna komunikacja parostatkami na Wiśle obejmuje już całą długość Wisły od Krakowa do Gdyni t. j. przestrzeń 905 klm. Ten szlak żeglugi śródlądowej przechodzi przez cały środkowy obszar kraju, od gór do morza: od dawnej stolicy Polski — Krakowa, poprzez teren przyszłego naszego centralnego okręgu przemysłowego — sandomierszczyznę, aż do obecnej stolicy Warszawy, a stąd poprzez Mazowsze i Pomorze aż do polskiego „okna na świat" t. j. Gdańska i Gdyni. Jest to niewątpliwie jeden z najważniejszych i najciekawszych szlaków turystycznych w Polsce, zasługujący na jak najszersze wykorzystanie dla wszelkich wycieczek, szczególnie tych, których celem jest bliższe poznanie polskiego morza i ziemi pomorskiej.

Dodać należy, że podróż statkiem umożliwia nietylko dokładne obejrzenie okolic lecz i beztroski wypoczynek na pokładzie wśród słońca i idealnie czystego powietrza. Koszt podróży statkiem Wisłą jest niewielki np. ceny dla szkolnych wycieczek zaczynają się już od zł 10.90 od osoby za podróż z Krakowa do Gdyni i z powrotem czyli na przestrzeni 1810 klm.

Na całej przestrzeni od Krakowa do Gdyni komunikacja odbywa się statkami Towarzystwa Polskiej Żeglugi Rzecznej Vistula.

władzami centralnymi i okręgowymi Ligi a terenem. W biurze Okręgu zbiegają się nici, wiodące do poszczególnych oddziałów i kół, które skupiają zorganizowanych zwolenników idei morskiej. Drobne te niejednokrotnie gromadki przy utrzymaniu ciągłego kontaktu z biurem, skąd czerpać winny inicjatywę, otrzymywać potrzebne materiały, informacje, wskazówki i wyjaśnienia, stają się przednią strażą Ligi, dążącą wytrwale do przerwania apatii, w jakiej pozostaje jeszcze spora część naszego społeczeństwa. Drugą, niezwykle ważną sprawą, jest wytyczenie z góry dokładnie opracowanego programu prac, który ma zostać zrealizowany przez poszczególne organy Ligi, trzecią wreszcie — stała, nużąca, żmudna, lecz nieodzowna kontrola we wszelkich możliwych formach i na wszystkich odcinkach.

Wyniki, osiągnięte w tak stosunkowo krótkim okresie czasu oraz nieprzerwanie postępujący przyrost zwolenników polskiej ideologii morskiej na Śląsku, stanowią sprawdzian, że metody pracy Zarządu Okręgowego zostały oparte na właściwych założeniach.

Ludność województwa śląskiego wykazuje na ogół wysokie wyrobienie obywatelskie, stąd też umiejętnie przeprowadzana wśród niej akcja społeczna na cele prawdziwie wielkie może liczyć na zrozumienie i poparcie. Społeczeństwo śląskie, które byt swój opiera w głównej mierze na dochodzie, czerpanym z przemysłu, zdaje sobie lepiej, aniżeli społeczeństwo innych dzielnic sprawę ze znaczenia morza dla gospodarki krajowej. Nie należy przy tym zapominać, że Śląsk zwłaszcza w swej części przemysłowej, należy do najsilniej zaludnionych okolic Polski. Przedsiębiorczy, dzielny, zdolny i pracowity lud śląski już przed wojną dostarczał znacznego odsetku marynarzy i kolonizatorów, którzy pod banderą niemiecką przemierzali morza świata.

Połączenia gospodarcze, jakie wiązały dotychczas prastary polski Śląsk z Gdynią i z Gdańskiem wzmocnią się wydatnie w roku bieżącym w związku z wygaśnięciem Konwencji Genewskiej. Dziś przeto, bardziej niż kiedykolwiek, warto przypomnieć odwieczną prawdę, że najlepszą rękojmią gospodarczego rozwoju Polski, jest ugruntowanie potęgi morskiej Rzeczypospolitej.

Dr BOLESŁAW KASPROWICZ

Polska flota handlowa w roku 1936

Niezwykle ważnym instrumentem naszej aktywności gospodarczej na świecie jest własna flota handlowa. Każdy nowy statek pod polską banderą, każda nowa linia okrętowa, łącząca Polskę z krajami zamorskimi, jest osiągnięciem, którego dodatnie skutki nie dają na siebie długo czekać.

Poniżej dajemy obraz cyfrowy rozwoju i pracy polskiej floty handlowej w roku ubiegłym.

I. Stan polskiej floty handlowej

Rozwój polskiej floty handlowej w latach 1927 do 1936 przedstawia następująca tabela:

Rok	Razem		W tej liczbie parowców		w tej liczbie statków motorow.	
	Ilość	BRT.	Ilość	BRT.	Ilość	BRT.
1. I. 1927	6	11 242				
1. I. 1928	10	14 722				
1. I. 1929	18	23 364				
1. I. 1930	25	41 334	23	38 480	2	2 854
1. I. 1931	31	65 050	30	63 489	1	1 561
1. I. 1932	33	67 834	32	66 273	1	1 561
1. I. 1933	40	65 903	35	63 905	5	1 998
1. I. 1934	55	64 358	35	60 697	20	3 661
1. I. 1935	63	65 309	43	61 648	20	3 661
1. I. 1936	72	81 351	49	61 397	23	19 954
1. I. 1937	75	97 315	50	60 999	25	36 316

O ile chodzi o podział statków na poszczególne pojemności, to na 1. I. 1937 — polska flota handlowa liczyła statków:

	Ilość ogólna	BRT
od 101 — 500	43	6 207
od 501 — 1 000	6	3 938
od 1 001 — 2 000	14	22 131
od 2 001 — 3 000	6	12 646
od 3 001 — 5 000	1	3 108
od 5 001 — 8 000	3	20 697
powyżej 8 000	2	28 588

Zestawienie to obejmuje stat' o pojemności powyżej 100 BRT, a więc nie tylko statki, które uprawiają przewóz dalekomorski między portami, ale i całą flotyllę pomocniczą, jak: holowniki, statki spacerowe oraz statki rybackie połowów dalekomorskich.

O ile chodzi o flotę, że się tak wyrażę „ściśle handlową", innymi słowy o flotę czterech polskich towarzystw okrętowych, to liczby jej rozwoju przedstawiają się następująco:

Rok	Ilość statków	Nośność D. W. T.	Pojemność B. R. T.	Pojemność B. R. T.
1. I. 1931	22	74 674	60 281	35 553
1. I. 1932	26	81 436	65 701	38 537
1. I. 1933	24	73 699	60 143	35 216
1. I. 1934	22	68 449	56 793	33 146
1. I. 1935	22	68 084	56 082	32 560
1. I. 1936	25	73 834	70 035	39 995
1. I. 1937	28	82 004	86 545	49 239

Zmiany w tonażu polskich towarzystw okrętowych w r. 1936 przedstawiały się, jak poniżej

„Żegluga Polska" S. A.

W roku 1936 „Żegluga Polska" S. A. zakupiła motorowiec „Lewant", wybudowany w roku 1930 w stoczni Eriksberg Mek. Verkstads A/B.

Poza tym „Żegluga Polska" utrzymała stan swego posiadania z roku ubiegłego.

„Polskarob"
„Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe" S. A.

Stan posiadania Towarzystwa w roku 1936 utrzymał się na poziomie lat ubiegłych.

„Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" S. A.

W roku 1936 w tonażu Towarzystwa nie nastąpiły żadne zmiany.

„Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugowe" S. A.

Tonaż przedsiębiorstwa zwiększył się wskutek uruchomienia nowowybudowanego motorowca „Piłsudski" w roku 1935 i motorowca „Batory" w r. 1936 — pojemności 14 294 BRT. Motorowce kursują na Atlantyku i dzięki znacznej szybkości (około 18 węzłów) skróciły czas podróży z Gdyni do Ameryki z 12 do 8 dni.

Statki „Kościuszko" i „Pułaski", które uprzednio kursowały na linii Gdynia — New York, obecnie pływają na nowo otwartej linii Gdynia — Dakar — Ameryka Południowa, która to linia została uruchomiona w lutym 1936 r.

O ile chodzi o przeciętny wiek statków, to przedstawia się on następująco: w 1931 — 8,6 lat, w roku 1932 — 9,0, w 1933 — 9,6 lat, w 1934 — 9,4, w 1935 — 9,3, w 1936 — 8,9 lat.

Jeżeli porównać teraz cyfry tonażu „rozporządzalnego" t. zn. faktyczną ilość N. R. T. statków, które stały do dyspozycji danego towarzystwa w danym roku (ilość dni) i porównać je z obrotami poszczególnych towarzystw, to otrzymuje się następujące dane za ostatnie lata:

Nazwa towarzystwa	1935		1936	
	Tonaż rozporz. N R. T.	Przewiez. ton	Tonaż rozporz. N. R. T.	Przewiez. ton
„Żegluga Polska"	11 754	614 228	11 026	762 471
„Polskarob"	4 531	457 567	4 531	471 582
„Polbryt"	5 579	91 269	5 579	108 110
„Gdynia-Ameryka"	14 940	33 126	17 005	73 422
„Pionier"	71	3 785	260	12 150
Razem:	38 875	1 199 975	38 401	1 427 735

II. Obroty polskiej floty handlowej

Rok	Przewóz w tonach	Wywóz w tonach	Przewóz między portami obcymi w tonach	Razem
1927	42 374	221 189	51 585	315 148
1928	132 745	367 940	25 955	526 640
1929	195 170	422 572	42 652	660 394
1930	153 023	636 752	89 099	878 874
1931	135 074	884 388	72 331	1 091 793
1932	90 521	914 995	89 319	1 094 835
1933	116 071	700 638	44 631	861 340
1934	167 959	712 394	82 396	962 749
1935	255 141	904 784	40 050	1 199 975
1936	353 353	1 019 572	54 810	1 427 735

Obroty te dzielą się między trampy i linie regularne następująco:

a) Trampy w tonach

Rok	Przywóz	Wywóz	Przewóz między portami obcemi	Razem	Procent ogólnej ilości przewozów
1927	42 374	221 189	51 585	315 148	100,00
1928	132 745	367 940	25 955	526 640	100,00
1929	184 221	386 375	42 652	613 248	92,86
1930	132 160	566 004	89 099	787 263	89,58
1931	110 716	785 917	69 082	965 715	88,45
1932	42 553	796 143	77 563	916 259	83,69
1933	23 300	563 412	29 480	616 192	71,54
1934	38 056	561 198	64 899	664 153	68,98
1935	123 542	708 723	21 675	853 940	71,16
1936	185 091	718 868	28 163	832 122	65,29

b) Linie regularne (w tonach)

Rok	Przywóz	Wywóz	Przewóz między portami obcymi	Razem	Procent ogólnej ilości przewozów
1929	10 949	36 197	—	47 146	7,14
1930	20 863	70 748	—	91 611	10,42
1931	24 358	98 471	3 249	126 078	11.55
1932	47 968	118 852	11 756	178 576	16,31
1933	92 771	137 226	15 151	245 148	28,46
1934	129 903	151 196	17 497	298 596	31.01
1935	131 599	196 061	18 375	346 035	28,84
1936	162 262	300 704	26 647	495 613	34,71

Obroty polskiej floty handlowej wykazują w roku 1936 rekordowy i dotychczas nienotowany poziom przewozów.

W odniesieniu do roku 1935 wzrost obrotów wynosi 227 760 ton czyli 18,9%.

Znaczniejszy wzrost obrotów obserwujemy w roku 1936 na liniach regularnych w przeciwieństwie do roku poprzedniego — 1935. W ten sposób udział linii regularnych w obrocie polskiej floty handlowej wynosił w r. 1936 — 34,7% wobec 28,8% w roku 1935.

Poniższe zestawienie obrotów w roku 1936 wykazuje różnicę między wywozem a przywozem na liniach regularnych osobno i na trampach osobno.

Różnica przewozów towarowych między wywozem a przywozem w 1936 roku jest następująca:

	Na polskich liniach reg.	w żegludze trampowej
wywóz:	300 704	718 868
przywóz:	168 262	185 091
różnica:	132 442- 44,1 % wywozu	533 777- 74,3 % wywozu

Wyżej przedstawiona mniej korzystna sytuacja żeglugi trampowej nie przemawia jednak za jej zlikwidowaniem lub zamieraniem, przeciwnie, żegluga nieregularna ma w Polsce do spełnienia dużą rolę. Trampy posiadają bowiem dla polskiego gospodarstwa społecznego poważne znaczenie, gdyż stanowią czynnik ekspansji polskiego handlu zagranicznego i jego uniezależnienia się od obcego pośrednictwa. Niemniej jednak przypuszczać należy, że najbliższe lata będą stały raczej pod znakiem rozwoju żeglugi regularnej. Trampingu jednak zaniedbywać nam nie wolno.

III. Udział polskiej floty handlowej w obrotach Gdyni

Porównanie przywozu i wywozu polskimi statkami z ogólnym przywozem i wywozem Gdyni i Gdańska daje następujący stosunek procentowy:

Przywóz (w tonach)

Rok	Przywóz ogólny Gdyni i Gdańska	Przywóz statkami polskimi przez Gdynię i Gdańsk	Stosunek proc. do przywozu ogólnego
1927	1 523 605	42 374	2,8
1928	2 025 120	132 745	6,5
1929	2 122 595	195 170	9,2
1930	1 594 748	153 023	9.6
1931	1 312 848	135 074	10,3
1932	861 950	90 521	10,5
1933	1 363 871	116 071	8,5
1934	1 647 526	167 959	10,2
1935	1 890 311	255 141	13,5
1936	2 288 610	353 353	15,5

Wywóz (w tonach)

Rok	Wywóz ogólny Gdyni i Gdańska	Wywóz statkami polskimi przez Gdynię i Gdańsk	Stosunek proc. do wywozu ogólnego
1927	7 272 103	221 189	3,0
1928	8 548 331	367 940	4,3
1929	9 259 558	422 572	4,6
1930	10 244 091	636 752	6,2
1931	12 317 769	884 388	7,2
1932	9 809 349	914 995	9,3
1933	9 894 889	700 638	7,1
1934	11 913 549	712 394	6,—
1935	10 677 147	904 784	8,5
1936	11 082 491	1 019 572	9,2

Przywóz i wywóz razem (w tonach)

Rok	Obrót ogólny Gdyni i Gdańska	Obrót ogólny statkami polskimi przez Gdynię i Gdańsk	Stosunek procentowy do ogólnego obrotu
1927	8 795 708	263 563	3,0
1928	10 573 451	500 685	4,7
1929	11 382 153	617 742	5,4
1930	11 838 839	789 775	6,7
1931	13 630 617	1 019 462	7,5
1932	10 671 299	1 005 516	9,4
1933	11 258 760	816 709	7,2
1934	13 561 075	880 353	6,5
1935	12 567 458	1 159 925	9,2
1936	13 371 101	1 372 925	10,3



O ile chodzi o udział każdego z obydwu portów polskich z osobna, to wykazuje Gdynia zdecydowaną supremację nad Gdańskiem.

Udział procentowy przedstawia się następująco:

Rok	Przywóz		Wywóz		Obrót ogólny	
	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk	Gdynia	Gdańsk
1932	15,7	5,2	15,4	3,5	15,4	3,7
1933	9,1	7,4	11,5	2,2	11,1	2,7
1934	12,2	7,2	9,6	2,0	10,—	2,5
1935	12,4	15,1	11,9	3,4	12,—	5,2
1936	16,7	13,6	12,4	4,9	13,1	6,4

Jeżeli chodzi o udział polskiej floty handlowej w obrotach każdego z portów osobno, to należy podkreślić znaczny wzrost udziału zarówno w Gdyni, jak i w Gdańsku, gdyż udział floty polskiej w Gdyni wzrósł z 12% w 1935 roku na 13,1% w 1936 roku, a udział floty polskiej w Gdańsku, w tym samym okresie wzrósł z 5,2% na 6,4%. Ścisły obraz pracy polskiej floty handlowej daje jednak dopiero podział na trampy i linie regularne, jak to zestawiamy poniżej, osobno dla Gdyni i osobno dla Gdańska:

	Gdynia 1935.	Gdynia 1936.	Gdańsk 1935.	Gdańsk 1936.
Przywóz trampami	24 907	71 679	98 635	113 412
Wywóz „	641 699	617 692	67 024	101 176
Razem:	666 606	689 371	165 659	214 588
Przywóz liniami reg.	112 751	151 619	18 848	16 643
Wywóz „ „	117 373	174 861	78 688	125 843
Razem:	230 124	326 480	97 536	142 486

Bardzo poważną część przewozów polskiej floty handlowej stanowią surowce, przywożone i wywożone z Górnego Śląska. Najważniejszy w wywozie jest węgiel, a w przywozie złom żelazny i rudy.

Wyłącznie przewozem węgla trudni się towarzystwo okrętowe „Polskarob — Polsko - Skandynawskie Tow. Transp." S. A. w Gdyni.

Obroty „Polskarob — Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego S. A." w Gdyni

Przewieziono

Rok	w przywozie ton	w wywozie ton	w przewozie między portami zagraniczn. ton.	Razem ton.
1927	1 965	9 536	—	11 501
1928	2 505,5	92 865,5	—	95 371
1929	2 695,5	99 061	17 189,5	118 946
1930	—	245 737	5 719	251 456
1931	—	396 587,5	5 520,5	402 108
1932	—	452 728	5 450	458 178
1933	—	448 069,5	14 388,5	462 458
1934	—	446 005	25 811	471 816
1935	—	446 944	10 623	457 567
1936	—	466 133	5 449	471 582

Oprócz firmy „Polskarob" przewożą statki „Żeglugi Polskiej" S. A. uprawiające żeglugę nieregularną, również w wywozie węgiel, a w przywozie złom i rudy.

Statki te przewiozły w 1936 roku — 150 012 ton węgla, 112 085 ton rudy i 7 200 ton złomu.

Z natury rzeczy surowce te są przewożone w całookrętowych ładunkach, nie są więc zabierane na statki linii regularnych. Jedynie żelazo i różne wyroby z żelaza przemysłu śląskiego, poza tym cynk i blacha są przewożone statkami polskich linii regularnych.

Żegluga trampowa, która w dziedzinie zaopatrzenia hutnictwa śląskiego oraz w dziedzinie przewozu eksportowego węgla odgrywa tak doniosłą rolę — ma jeszcze przed sobą wielkie możliwości rozwojowe, gdyż zaledwe 9% węgla wywożonego przez Gdynię i Gdańsk przechodzi statkami polskimi, podczas gdy złomu żelaznego tylko 1,5% a rudy 15% przywożą statki polskie.

Z tego cyfrowego przeglądu stanu i działalności polskiej floty handlowej w ostatnim roku sprawozdawczym wynika, jak ważną rolę dla naszego gospodarstwa narodowego odgrywać może w transporcie morskim polska bandera.

Zapowiedziany dalszy rozwój polskiej floty handlowej oraz budowa nowych statków w chwili obecnej dają rękojmię, że udział bandery polskiej w obsłudze potrzeb transportu morskiego naszego handlu zagranicznego będzie w dalszym ciągu z roku na rok wzrastał.

FELIKS WIGURA
Referent Polskiej Konwencji Węglowej

Port w Gdyni, a polski przemysł węglowy

Niesłabnący rozwój Gdyni i portu gdyńskiego, którego nie zdołał zahamować okres najcięższego kryzysu ekonomicznego, jest zjawiskiem tak stałym, że Gdynia obecna wydaje się czymś naturalnym i na „swoim miejscu", jak gdyby istniało to wszystko od wieków i zostało tylko „par force" zmodernizowane.

Trudno dziś w to uwierzyć, że gdy przed laty 17 powstawały pierwsze nieśmiałe projekty zbudowania portu w Gdyni, wiadomości o tych zamierzeniach, przyjmowane były przez szerszy ogół z pewną rezerwą.

Zresztą Gdynia przeżyła dwukrotnie momenty, kiedy istnienie jej i dalszy rozwój spotykały się z niepomyślnymi horoskopami. Pierwszym momentem, jak wspomnieliśmy, był to okres poprzedzający jej narodziny, drugim — kiedy niespodziewanie szybko, doszła do pełnoletności i zażądała właściwego sobie miejsca na świecie. Był to okres zapoczątkowania budowy t. zw. magistrali węglowej Śląsk—Bałtyk. Przedsięwzięcie to zostało wówczas przyjęte dosyć pesymistycznie i nie wróżono sobie świetnych rezultatów z uruchomienia i eksploatacji tej nowej linii kolejowej. Należy przypomnieć, że działo się to w przededniu roku 1928, t. j. w okresie, kiedy Gdynia mogła się poszczycić wyjątkowymi wynikami, obroty jej portu bowiem przewyższyły w tym roku obroty takich starych portów jak: Stockholm, Szczecin, Królewiec, Triest i Neapol.

Magistrala została pomimo wszystko zbudowana i okazała się nietylko celowa ale i niezbędna.

Obejmując w r. 1920 wybrzeże, przyznane Jej Traktatem Wersalskim, Polska realizowała swą dziejową konieczność — dostęp do morza. Ten skrawek nadmorski — stał się podstawą Jej gospodarki ekonomicznej. Bez Gdyni nie mogłyby rozwijać się najbogatsze części Polski jak np. jej zagłębia węglowe. Nierozerwalne nici wiążą te dwa kompleksy gospodarcze.

Jednak poza koniecznościami dziejowymi istnieją i inne czynniki, które odgrywają podstawową rolę w tak wybitnym rozwoju Gdyni. Głównym momentem była samodzielna ekspansja polskiego handlu zamorskiego, do czego w decydującej mierze przyczyniły się nasze sfery gospodarcze, a wśród nich na niepoślednim miejscu — przemysł węglowy.

Jest to zjawisko najzupełniej zrozumiałe, że węgiel jest w życiu i w rozwoju Gdyni czynnikiem dominującym. Przedewszystkim zajmuje on ilościowo, pośród innych towarów, najpierwsze miejsce w eksporcie, któremu port gdyński zawdzięcza swój tak szybki i wspaniały rozkwit. Należy jednak pamiętać, że forsowanie morskiego eksportu polskiego węgla było związane przez długie lata z poważnymi stratami, ponoszonymi przez przemysł węglowy. Mimo to, eksport ten od początku istnienia portu gdyńskiego wzrasta niepowstrzymanie z roku na rok. Wprawdzie, w latach 1934/36 utrzymywał się on na jednakowym poziomie i całkowity wywóz naszego węgla i koksu przez Gdynię wynosił w tym okresie ok. 5.600.000 t rocznie. Natomiast rok obecny wykazuje poważny wzrost w tym kierunku, bo w przeciągu pierwszych czterech miesięcy 1937 r. załadowaliśmy w Gdyni blisko 2.000.000 ton węgla i koksu.

Wybudowanie portu w Gdyni jest niezmiernie doniosłe dla polskiego przemysłu węglowego, a w chwili obecnej istnienie tego portu jest kwestią życia dla naszych zagłębi węglowych. Przyczynia się on nie tylko do stawiania czoła konkurencji obcej na rynkach zagranicznych, ale dzięki niemu węgiel polski dociera obecnie do takich rynków, o jakich przed powstaniem Gdyni nie można było nawet marzyć. Najgroźniejszym naszym współzawodnikiem na rynkach węglowych są Niemcy i właśnie posiadaniu własnego, niezależnego portu polskiego, zawdzięczamy naszą zdolność konkurencyjną z tak poważnym przeciwnikiem.

Przemysł węglowy nie tylko ilościowo przyczynia się do pomyślności portu gdyńskiego. Położył on tam wielkie zasługi, inwestując poważne kapitały w urządzeniach portowych. Na pierwszym miejscu należy wymienić urządzenia przeładunkowe, zainstalowane przez przedsiębiorstwa węglowe Górnego Śląska, które poza tym posiadają własne statki przeznaczone do transportu węgla.

W pobieżnym przeglądzie elementów tak głęboko i organicznie wiążących nasz polski port z zagłębiem węglowym nie poruszaliśmy wcale szczegółów tego współżycia, które jednak ma swoje niedomagania i bolączki.



Port w Gdyni. Fragment basenu im. Marsz. Piłsudskiego

Wśród tych ostatnich najważniejszym problematem jest usprawnienie transportu węgla z zagłębi do morza. Pomijając liczne inne, związane z tym zagadnienia, stwierdzić musimy z zadowoleniem, że w roku bieżącym weszliśmy nareszcie w końcową fazę zupełnej realizacji magistrali węglowej i należy wyrazić życzenie, żeby rozpoczęte prace przy układaniu drugiego toru nie uległy dalszemu zahamowawaniu. Znaczenie tego szlaku węglowego jest oczywiście — pomimo skrócenia samej trasy przeciętnie od 50 — 100 km. jest on jedyną drogą, technicznie całkowicie przystosowaną do masowego przewozu węgla.

Jednak sama magistrala nie rozwiąże tego zagadnienia całkowicie, o ile nie zostanie odpowiednio usprawniona gospodarka wagonowa portu gdyńskiego.

Obecna pojemność torów portowych jest całkowicie wyzyskana i każda zwiększona podaż wagonów powoduje niebezpieczne zakorkowanie. W tej chwili pracuje specjalna Komisja Ministerstwa Komunikacji nad projektem dalszej rozbudowy tych torów, mających na celu nie tylko powiększenie ich pojemności, lecz również usprawnienie całego obrotu węglarek. Wobec wzrastających obrotów gospodarczych trzeba się liczyć z dalszym stałym wzmożeniem naszego eksportu. Rozbudowa ta stała się więc kwestią palącą, wymagającą natychmiastowego urzeczywistnienia.

Zdaniem naszym dotychczasowy rozwój i obecny stan portu gdyńskiego pozwala rokować najpomyślniejsze nadzieje na przyszłość w związku z ekspansją naszego eksportu węglowego.

Do optymizmu upoważnia również przewidywany w programie portowym plan inwestycyjny, mający na celu usprawnienie obrotu przeładunkowego i potanienie pracy portu. Plan ten ma być wprowadzony w życie w ciągu lat czterech, a preliminarz jego wynosi 36 mil. zł, z czego na rok 1937 przypada 8 mil. złotych.

Wyrażamy nadzieję, że ogólna poprawa koniunktury gospodarczej odbije się też dodatnio na dalszym rozwoju portu gdyńskiego, co ze swej strony przyczyni się do tym wydatniejszej współpracy w realizacji zamierzeń eksportowych polskiego przemysłu węglowego, oraz umożliwi mu zdobywanie nowych obszarów dla naszego węgla na drodze zdrowej walki konkurencyjnej.

MGR BOLESŁAW KOSELNIK

Porty polskiego obszaru celnego a sieć komunikacyjna na ich zapleczu

Jest rzeczą niewątpliwą, że rozwój każdego portu morskiego jest uwarunkowany rozległością zaplecza, o które się opiera i to zarówno zaplecza lądowego, jak i t. zw. morskiego. Wchodzi tu w grę również sprawność środków transportowych oraz zdolność produkcyjna i konsumcyjna tego zaplecza.

Wszystkie te elementy, rozwinięte w wysokim stopniu, posiadają obydwa porty polskiego obszaru celnego Gdynia i Gdańsk. Zaplecze tych portów obejmuje całą Polskę, wschodnią i środkową część Czechosłowacji, Rumunię, Węgry, wschodnią Austrię, północną Jugosławię wreszcie południowo - zachodnią Rosję Sowiecką, a nawet Bułgarię. Nie można oczywiście ustalić ścisłych granic gospodarczego zaplecza danego portu. Trzeba też mieć na uwadze, że zaplecze jednego portu pokrywa się teoretycznie a niekiedy i praktycznie z zapleczem drugiego. Z tych przyczyn zaplecze, które pod jednym względem ma być mniejsze od zakreślonego, pod innym, sądząc z ruchu towarów, może być większe i obejmować także Czechosłowację i Austrię środkową aż do Celowca itd.

Zapleczem portu jest jednak nie tylko obszar, połączony z nim drogami lądowymi. Należą do niego również obszary, połączone regularnymi liniami dowozowymi. Za takie zaplecze niejako porty Gdynia i Gdańsk uważać mogą również większość krajów, położonych nad zlewiskami morza Bałtyckiego jak: Szwecja, Finlandia, północno - zachodnia część Rosji Sowieckiej, oraz Estonia, Łotwa i Litwa.

Jak wynika z powyższego, łączny obszar zaplecza portów polskiego obszaru celnego jest bardzo rozległy. Stanowi on bowiem trójkąt, oparty wierzchołkiem o Zatokę Botnicką, a ramionami sięgający do Adriatyku i Morza Czarnego.

Kapitalne znaczenie dla obu portów posiada gęstość sieci komunikacyjnej na zapleczu lądowym oraz stopień jej sprawności. O wartości komunikacyjnej zaplecza t. zw. morskiego decydowałyby natomiast ilość oraz częstotliwość regularnych połączeń okrętowych, jako instrumentu dowozowego.

W zapleczu portów Gdyni i Gdańska główną i niemal wyłączną rolę odgrywa sieć kolejowa. Długość dróg kolejowych w poszczególnych krajach zaplecza wynosi: Polska — 20,700 klm, Czechosłowacja — 14,300 klm, Rumunia — 11,400 klm, Węgry — 8,700 klm, razem więc 55,100 klm, co wynosi przeciętnie 6 klm toru na 100 klm^2 powierzchni. W porównaniu z Niemcami, gdzie gęstość sieci kolejowej wynosi 12,4 klm na 100 klm^2, stosunek ten jest niewielki. Jeśli się jednak weźmie za podstawę stopień zaludnienia, to stosunek ten wypadnie dla zaplecza portów polskiego obszaru celnego, znacznie korzystniej. Globalna liczba ludności na tym zapleczu wynosi 76.600.000 mieszkańców. Na 1000 mieszkańców wypada zatym 0,7 klm linij kolejowych, podczas gdy w Niemczech, przy gęstszej sieci kolejowej ale i większym zaludnieniu, wynoszącym 66 milionów mieszkańców, tylko 0,9 klm.

Najważniejsze szlaki kolejowe z portów Gdyni i Gdańska biegną w kierunku:

1) Poznania, z odnogami na Zbąszyń i Leszno;

2) Bydgoszczy i Katowic, z odgałęzieniami do: a) Pragi, b) Wiednia i następnie Triestu, c) Budapesztu, Belgradu i Salonik;

3) Łodzi;

4) Warszawy, z odnogami do: a) Białegostoku i Wilna, b) Brześcia n/Bugiem i granicy Z. S. S. R., c) Lwowa, Czerniowiec, skąd do Konstancy lub Bukaresztu, Zwilengradu i Istambułu.

Na wyżej wymienionych szlakach oraz ich odgałęzieniach przewozi się towary z i do portów na podstawie różnych taryf kolejowych, po nader niskich stawkach opłat przewozowych.

Dla komunikacji z wnętrzem kraju miarodajna jest taryfa P. K. P. Cz. II, zeszyt 3 i 6. Zeszyt 3 obejmuje taryfy specjalne w

obrocie z portami w Gdyni i Gdańsku, zaś zeszyt 6 — taryfy wyjątkowe.

Dla komunikacji z innymi krajami, prócz taryf specjalnych, tranzytowych taryfy towarowej P. K. P. Cz. II zeszyt 4, miarodajne są następujące taryfy związkowe i dla komunikacji sąsiedzkiej a mianowicie:

1) Z Austrią: przez austriacko-czechosłowackie punkty graniczne bezpośrednie stawki opłat przewozowych tabel tranzytowych wszystkich zeszytów czechosłowacko - polskiej taryfy portowej; przez austriackie porty dunajowe bezpośrednie stawki odrębnego zeszytu polsko - czechosłowacko - dunajowej taryfy kombinowanej kolejowo - rzecznej z przeładunkiem w porcie Bratislawa.

2) Z Bułgarią: przez Śniatyn Załucze - Grigore Ghica Voda - Boteni — Oborichte wzgl. przez Śniatyn Załucze — Grigore Ghica Voda — Giurgiu Port — Russe pristanichte (w okresie gdy Dunaj jest żeglowny) na podstawie taryfy polsko - rumuńsko - bułgarskiej przez bułgarskie porty na Dunaju na podstawie taryfy polsko - czechosłowacko - dunajowej z przeładunkiem w porcie Bratislava.

3) Z Czechosłowacją: przez wszystkie polsko - czechosłowackie punkty graniczne na podstawie sześciu zeszytów czechosłowacko - polskiej taryfy portowej.

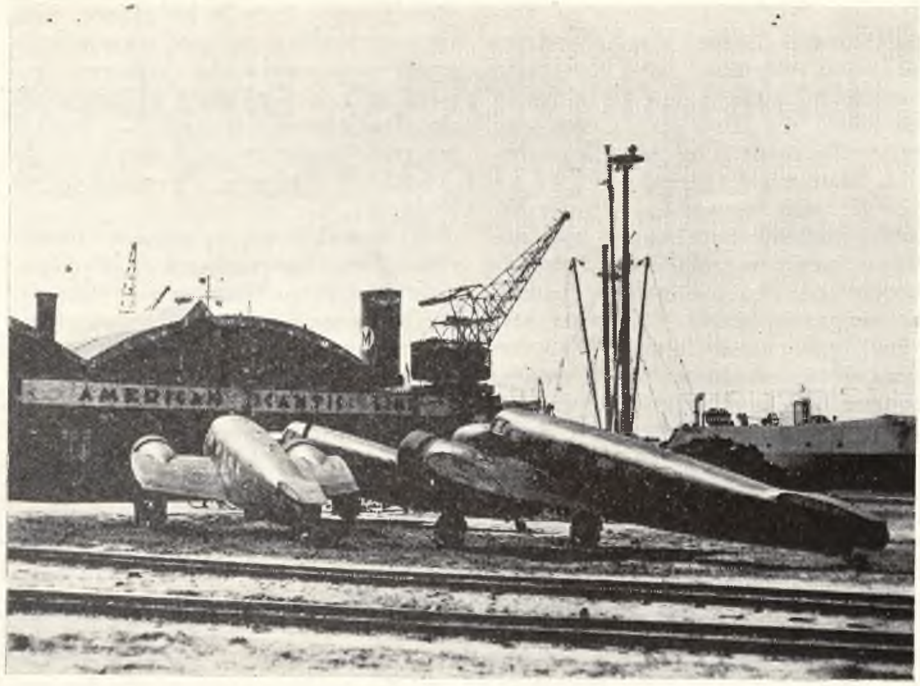
4) Z Jugosławią: przez porty jugosłowiańskie na Dunaju na podstawie taryfy polsko - czechosłowackiej - dunajowej z przeładunkiem w porcie Brati slava oraz przez wszystkie czechosłowacko - węgierskie punkty graniczne na podstawie czechosłowacko - polskiej taryfy portowej.

5) Z Niemcami: przez wszystkie punkty graniczne polsko - niemieckie na podstawie taryfy polsko - niemieckiej.

6) Z Rumunią: przez Śniatyń Załucze — Grigore - Ghica Voda i przez Jesieniów Polny - Stefanesti na podstawie polsko - rumuńskiej taryfy portowej.

7) Z Węgrami: przez wszystkie czechosłowacko-węgierskie punkty graniczne na podstawie czechosłowacko - polskiej taryfy portowej oraz przez wszystkie węgierskie porty na Dunaju i Cisie, na podstawie osobnego zeszytu taryfy polsko - czechosłowacko - dunajowej z przeładunkiem w porcie Bratislava.

8) Ze Związkiem Soc. Republik Rad: przez wszystkie punkty graniczne polsko - sowieckie na podstawie taryfy polsko - sowieckiej.



Przeładunek aeroplanów komunikacyjnych dla Rumunii i Jugosławii, przywiezionych z Ameryki do Gdyni.

9) Z portami Bliskiego Wschodu i zachodniej części Morza Śródziemnego: przez porty rumuńskie do portów: Istambul, Pireus, Aleksandria, Beyrouth, Haifa, Jaffa, Port Said, Saloniki, Malta, Marsylia, Barcelona, na podstawie bezpośredniej taryfy polsko - rumuńsko - lewatyńskiej i zachodnio - śródziemnomorskiej. Taryfa ta umożliwia też nadawanie przesyłek z portów polskiego obszaru celnego za bezpośrednim listem przewozowym-konosamentem via Port Said w komunikacji z portami Zatoki Perskiej, Indyj Brytyjskich i Holenderskich, Chin oraz portami wschodnio - afrykańskimi i australijskimi lub wreszcie via Istambul ze wszystkimi portami Turcji lub via Pireus z portami Grecji.

O wiele mniejsze znaczenie dla portów Gdyni i Gdańska posiadają drogi wodne. Sytuacja ta nie zmieni się jednak wcześniej, aż uregulowany zostanie średni bieg Wisły, a ponadto dokonane zostanie, co projektowano już przed wojną światową, połączenie Wisły kanałem z siecią wodną Dunaju.

Żegluga rzeczna na Wiśle sięga obecnie nie dalej jak do Warszawy. Na tym odcinku zapewnia ona tani przewóz towarów między Gdynią i Gdańskiem, a miastami położonymi nad Wisłą, aż do Warszawy jak: Tczew, Grudziądz, Toruń z Bydgoszczą, Włocławek, Płock i Warszawa.

Mimo, że komunikacja rzeczna ze śródlądziem nie posiada dla portów polskich tego znaczenia, co drogi żelazne, to jednak nie należy jej niedoceniać.

Towarowe obroty żeglugi rzecznej z portami Gdynią i Gdańskiem wykazują stały rozwój i rezultaty na rok 1936 przedstawiają się następująco:

	Przywóz	Wywóz	Obrót ogólny
	(w tonach)		
Gdynia	45.562	54.084	99.646
Gdańsk	383.237	123.637	506.874
Razem	428.799	177.721	606.520

Niewątpliwie obrót ten znacznie wzrośnie z chwilą regulacji górnego biegu Wisły. Uregulowanie górnej Wisły, a przynajmniej uspławnienie jej na odcinku Warszawa — Sandomierz, wydaje się być dziś rzeczą nietylko aktualną, ale i realną, ze względu na zapadłą już decyzję odnośnie skoncentrowania pewnych gałęzi przemysłu w rejonie Sandomierza. Jest rzeczą, nie ulegającą wątpliwości, że należyty rozwój przemysłu w Sandomierskim wymagać będzie szeregu surowców zamorskich, które po zupełnym uspławnieniu Wisły, na odcinku Gdańsk — Sandomierz, mogą dostawać się z krajów zamorskich do miejsca konsumcji tańszą, niż koleje, drogą wodną. Ponadto uspławnienie Wisły w omawianej relacji spowoduje rozwój żeglugi śródlądowej, a tym samym gospodarczy rozwój miejscowości w dorzeczu dolnej i środkowej Wisły.

Dalsze pomyślne perspektywy otworzą się zapewne po udostępnieniu dla żeglugi regularnej do-

pływów Wisły, a zwłaszcza Bugu, Narwi i Sanu. Wiele nadziei pokładać można w realizacji wielkiego projektu połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym, przez złączenie Dniestru kanałami z Sanem i Prutem.

Jeśli już mowa o śródlądowych drogach wodnych na zapleczu portów polskiego obszaru celnego, to nie należy pominąć większej arterii komunikacyjnej, jaką jest Dunaj. Wysoko rozwinięta żegluga na Dunaju zachęca do korzystania z taniego przewozu. Z Gdyni i Gdańska istnieją taryfy kolejowe, wyliczone wyżej, na podstawie których przewozi się towary po nadzwyczaj niskich stawkach, do Bratislavy, a stąd — nadal na podstawie tychże taryf — do Austrii, Węgier, Jugosławii i Bułgarii.

Automobilowy przewóz towarów między portami Gdynią i Gdańskiem a Warszawą, Łodzią, Bydgoszczą i Poznaniem jest utrzymywany mimo ciężkich warunków.

Bezpośrednie połączenie lotnicze posiada Gdynia (Rumia-Zagórze) z Warszawą, a Gdańsk z Berlinem i Królewcem.

Przewóz towarów morzem jest zapewniony przede wszystkim statkami wielu linij regularnych. Ilość tych linij wynosi w Gdyni 54, a w Gdańsku — 48. Dzięki nim posiadają porty regularne połączenie z t. zw. zapleczem morskim, względnie sferą gospodarczego działania, a więc Finlandią, Estonią, Łotwą, Litwą i wschodnią częścią Szwecji, z jednej strony, i z krajami zachodniej i południowej Europy — z drugiej strony.

BOLESŁAW GRODZIECKI
Generalny Dyrektor Syndykatu Polskich Hut Żelaznych

Żelazo w rozbudowie portów morskich i wybrzeża Rzeczypospolitej

W marcu rb. jedna z hut śląskich rozpoczęła w porcie gdyńskim prace nad montażem trzech nowych dźwigów dla nabrzeża Stanów Zjednoczonych. W maju tegoż roku huty polskie przyjęły zamówienie na dostawę dla Francusko - Polskiego Towarzystwa Kolejowego na 13.524 t szyn, przeznaczonych do budowy dalszych odcinków magistrali, łączącej Gdynię z uprzemysłowionym okręgiem śląsko - dąbrowskim. Oto jedne z licznych przejawów ciągłej współpracy, jaka zespala mocnym węzłem wspólnego interesu zakłady hutnicze z ośrodkami handlu morskiego — portami morskimi Rzeczypospolitej.

Miasta portowe i związana z nim, pod względem gospodarczym okolica niejednokrotnie silniej ciążą do ośrodków geograficznie odległych, aniżeli do swego najbliższego zaplecza. Porty morskie są bowiem węzłami, łączącymi rozliczne szlaki handlowe, skąd czerpią swe siły żywotne, odczuwając bardzo intensywnie wszelkie zakłócenia równowagi w międzynarodowej wymianie towarów. W związku z tym zmiany w wysokości zaopatrywania się wybrzeża w materiały pierwszej potrzeby są tutaj znacznie bardziej wyraziste, aniżeli w innych ośrodkach Państwa. Ciekawą ilustracją tego stanu rzeczy są liczby, charakteryzujące zbyt żelaza (wytworów walcowniańych) na terenie obu morskich portów Polski, a mianowicie Gdańska i Gdyni. Liczby te przedstawiają się, jak następuje:

	Gdynia i Gdańsk tony	%
1928 r.	24.125	100.00
1929 r.	23.540	97,57
1930 r.	11.529	47,78
1931 r.	7.120	29,51
1932 r.	3.577	14,83
1933 r.	5.599	23,21
1934 r.	10.113	41,92
1935 r.	11.128	46,13
1936 r.	12.212	50,62

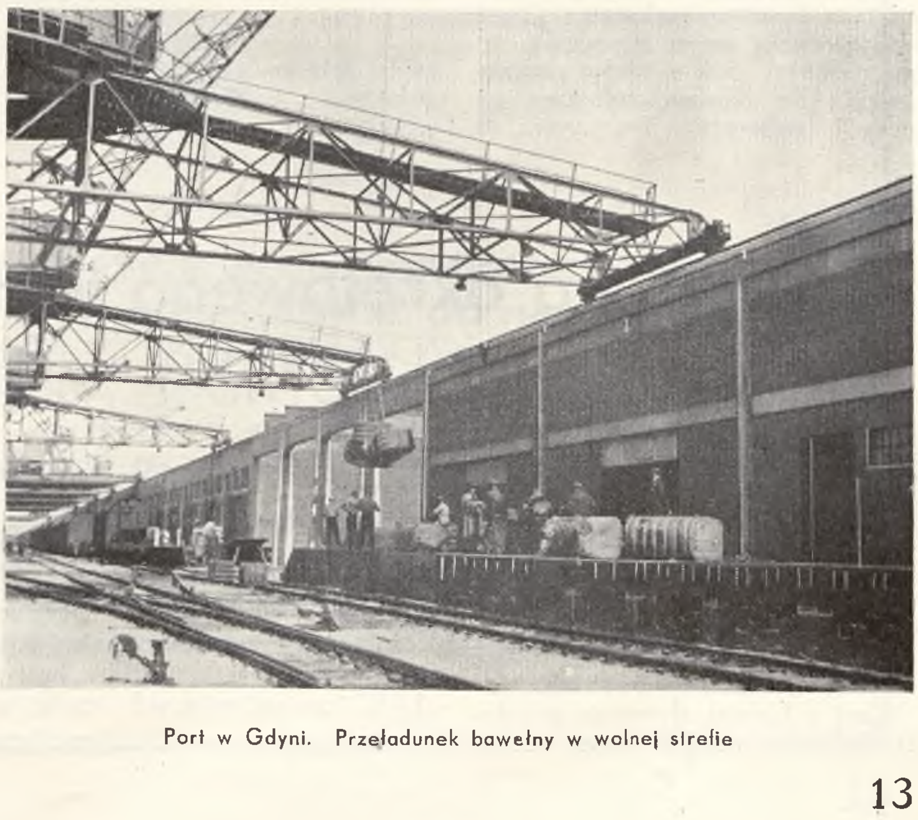
Przytoczone dane wskazują, iż zbyt wytworów walcownianych na terenie portów osiągnął najpomyślniejsze wyniki w okresie ogólnie dobrej koniunktury w roku 1928, w stosunku do którego najsłabszy napływ zamówień ujawnił się w roku 1932. W następnych latach zarysowała się pewna poprawa, pozostająca niewątpliwie w związku z polepszeniem się sytuacji gospodarczej świata, a co za tym idzie ze wzrostem przeładunków portowych.

Niezależnie od wahań koniunkturalnych, które w miastach portowych silnie wpływają na fluktuację napływu zleceń, istnieje poważny czynnik, który na dłuższą metę winien spowodować znaczny wzrost zbytu żelaza na terenie nadmorskim. Czynnikiem tym jest silna prężność do rozbudowy nie tylko urządzeń portowych, ale i szeregu placówek przemysłowych, związanych z życiem portu. Przede wszystkim wypada wymienić tutaj stocznie okrętowe, które w państwach o zadawnionej tradycji morskiej stanowią jedną z podstawowych gałęzi przemysłu przeróbczego, odbierającego poważne ilości żelaza, a tym samym gruntującego rozwój krajowego hutnictwa żelaznego. Zainteresowanie hutnictwa polskiego tą gałęzią przemysłu znalazło w roku bieżącym dobitny wyraz w przejęciu przez „Wspólnotę Interesów", a częściowo także przez „Ostrowieckie Zakłady" oraz firmę Zieleniewski, Stoczni Gdyńskiej, która z czasem — przy odpowiednim układzie warunków — może rozwinąć się w przedsiębiorstwo na skalę zachodnio - europejską. W obecnym stanie rzeczy główną w tym względzie przeszkodą jest brak kapitałów, jeśli bowiem chodzi o zdolność wytwórczą hut polskich, to — jak wynika z opublikowanych świeżo w tej sprawie badań — opanowały one „całkowicie produkcję stali na kadłuby okrętowe. Istnieją jeszcze pewne trudności w zakresie dużych odlewów stalowych (dziobnice, tylnice itp.), lecz produkcja ta — przy stosunkowo nie dużych inwestycjach — będzie również opanowana."*)

Zbyt polskich wyrobów walcownianych na terenie obydwu portów jest jednakże tylko fragmentarycznym przejawem stosunków, łączących hutnictwo z naszym wybrzeżem.

Najpoważniejszą pozycję w bilansie handlowym Rzeczypospolitej stanowią węgiel i żelazo, których produkcja koncentruje się w Polsce na terenie zagłębia śląsko - dąbrowskiego. Z tego też względu potanienie i przyspieszenie przewozów kolejowych na odcinku, łączącym zagłębie z morzem stało się kardynalnym

*) Inż. Aleksander Potyrała: „Przemysł a potrzeby morskie" — mies. „MORZE" z maja rb. str. 6/8.



Port w Gdyni. Przeładunek bawełny w wolnej strefie



Import samochodów przez Gdynię

czynnikiem ścisłego zespolenia życia gospodarczego Polski z międzynarodowymi rynkami zakupu surowców przemysłowych i zbytu wytworów, do których z portów morskich Rzeczypospolitej wiodą rozliczne szlaki wodne. Posunięciem, które w tej mierze decydująco zaważyło na szali po utworzeniu własnego wielkiego portu, Gdyni, było powzięcie i zrealizowanie projektu wybudowania magistrali, łączącej nasze wybrzeże z najbardziej uprzemysłowionym w Polsce okręgiem zagłębia węglowego.

W obecnych warunkach współpraca hutnictwa z portami polskiego wybrzeża polega głównie na przeładunku tworzyw. Hutnictwo bowiem odczuwa brak dostatecznej ilości surowców tego rodzaju, jak wysoko procentowe rudy żelazne, żelastwo, piryty i fosforyty. Tworzywa te, dowożone z zagranicy, obciążają koszty własne wytwórczości hutniczej, przy czym wielką rolę w tym względzie odgrywa cena frachtu. Już ta przyczyna powoduje, że transport morski, z reguły tańszy od lądowego, jest dla hutnictwa znacznie korzystniejszy, powodując wzmaganie się z roku na rok przeładunków masowych, dokonywanych w polskich portach, nader sprawnie, dzięki specjalnie przystosowanym do tego celu nowoczesnym urządzeniom, jak dźwigi mostowe, zasobniki itp.

Liczby, dotyczące przeładunków tworzyw hutniczych w samej Gdyni, przedstawiały w ciągu ostatnich dwu lat następujący obraz:

	1935	1936
rudy żelazne	115 668 t	136 817 t
żelastwo	338 941 t	446 886 t
piryty	19 066 t	14 673 t

Załamanie się w roku 1934 wywozu żelaza do Z. S. R. R., stanowiącego w latach poprzednich najpoważniejszą pozycję w ogólnym wywozie hutniczym, wpłynęło pośrednio na skierowanie ekspansji hutniczej na rynki zamorskie, głównie do państw Ameryki Południowej oraz Dalekiego Wschodu.

Czynnikiem, który wpłynął dodatnio na rozwój przeładunków masowych było wprowadzenie strefy wolnocłowej, umożliwiającej dokonywanie przewozów tranzytowych, przeznaczonych dla szerokiego zaplecza portu gdyńskiego, do którego poza Polską zaliczyć należy także Czechosłowację i Węgry.

Z naszkicowanych powyżej uwag i spostrzeżeń, poczynionych na marginesie dotychczasowych wyników współpracy pomiędzy hutnictwem żelaznym, a czynnikami, współdziałającymi w rozbudowie portów morskich Rzeczypospolitej wypływa, iż w tym zakresie rozciąga się rozległe pole do pracy, którą planowo i konsekwentnie należy realizować. Poważny postęp, jaki dotychczas został osiągnięty, dążenie do pozyskania dla polskiej ekspansji gospodarczej coraz to nowych dróg, wiodących na rynki zamorskie, ciągłe doskonalenie naszej administracji portowej, przede wszystkim zaś zrozumienie przez społeczeństwo ścisłego związku, istniejącego pomiędzy politycznym i gospodarczym stanowiskiem Polski na arenie międzynarodowej, a należytym wykorzystaniem wolnego dostępu do morza, w miarę wzrastania naszych gospodarczych potrzeb, dają najlepszą rękojmię realizacji programu rozbudowy portu i rozwoju całego wybrzeża polskiego.

J. JANIAK

Zbyt paliwa okrętowego w porcie gdyńskim

w latach 1931 – 1936

Zdolność szybkiego zaopatrywania statków w niezbędne paliwo, posiadanie specjalnych i sprawnych urządzeń do bunkrowania statków, odgrywa dużą rolę, będąc nieodzownym czynnikiem racjonalnej eksploatacji portów, leżących na trasie ważnych połączeń morskich.

Port w Gdyni, dysponujący doskonałymi urządzeniami technicznymi do bunkrowania, a przy tym położony na drodze do północnej i wschodniej części morza Bałtyckiego stanowi z natury rzeczy dogodny ośrodek zaopatrywania statków w węgiel bunkrowy oraz paliwo płynne. Fakt ten zjednał Gdyni szczególną pozycję wśród portów bałtyckich, zaopatrujących statki w bunkier.

Jeśli się poza tym uwzględni, że około 90% tonażu n. r. t. statków, zawijających do portu w Gdyni, stanowią statki parowe z paleniskami na węgiel, to uzasadniony jest duży i w dalszym ciągu wzrastający zbyt węgla bunkrowego w porcie gdyńskim. Z drugiej strony wpływa tu jeszcze fakt skierowania polskiego eksportu węgla w 57% przez port w Gdyni, co przyczynia się

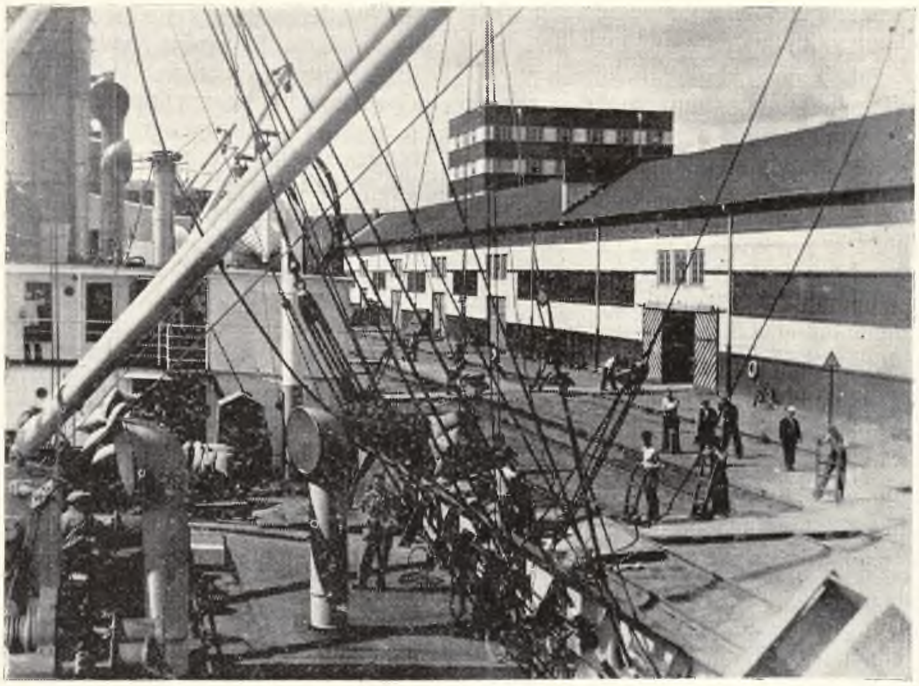
niewątpliwie do wzmożonego zaopatrywania się w węgiel bunkrowy statków eksportujących węgiel.

Zaznaczyć jeszcze należy, że polityka opłat portowych w Gdyni oddziaływa korzystnie na zbyt węgla bunkrowego; w rezultacie tego statki, przybywające do portu w Gdyni wyłącznie dla celów bunkrowych korzystają z szeregu ulg w opłatach portowych: nie płacą za wejście do portu i wyjście z portu; płacą natomiast tylko 50% opłat za pilotaż; zwolnione są od opłat ładunkowych. Jest to poważna ulga, jeśli się weźmie pod uwagę, że granica opłat od ładunku waha się od 0,02 zł do 0,10 zł za każde 100 kg.

Poniższe zestawienie przedstawia kształtowanie się zbytu węgla bunkrowego w porcie gdyńskim w latach 1931 — 1936.

	ton	cena	wart. w zł.
1931	206.100	26	5.358.600
1932	152.300	26	3.959.800
1933	180.900	24	4.342.500
1934	208.700	22	4.591.400
1935	365.600	22	8.043.200
1936	401.600	21	8.433.600

Jak wynika z zestawienia, zbyt węgla bunkrowego stopniowo wzrasta, ulegając jedynie poważnemu spadkowi w latach 1932 i 1933, skutkiem ogólnej depresji gospodarczej. Z analizy odpowiednich liczb ilości wynika, że zbyt węgla bunkrowego w roku 1936 wykazuje 9.8% wzrost w stosunku do r. 1935, natomiast w stosunku do r. 1931 wzrost ten wynosi 94.9%.



Port w Gdyni. Wyładowywanie ryżu niełuszczonego, przywiezionego wprost z Indii.

Stopniowa obniżka ceny węgla bunkrowego w latach 1931—1936 została podyktowana z jednej strony ogólną koniunkturą w polskim przemyśle węglowym, z drugiej strony chęcią pozyskania jak największej ilości statków na Bałtyku dla zaopatry-

wania w węgiel bunkrowy w porcie gdyńskim.

Dla usprawnienia bunkrowania statków w porcie gdyńskim koncern węglowy „Robur" powziął zamiar zainstalowania pływającej stacji bunkrowej, zaopatrzonej w nowoczesne urządzenia taśmowe o zdolności przeładunkowej do 300 ton na godzinę. Podobne urządzenie posiada port w Rotterdamie. Praktyka i doświadczenie w tym kierunku wykazały dodatnie momenty tej inowacji: pływająca stacja bunkrowa może bunkrować statki na redzie; dzięki temu statki, zawijające wyłącznie dla bunkrowania, nie będą ponosiły żadnych opłat portowych bunkrując na redzie. Wpłynie to z pewnością na zwiększenie zbytu węgla bunkrowego. Poza tym bunkrowanie ze stacji pływającej skróci niejednokrotnie postój statków w porcie, gdyż załadowanie lub wyładowanie statku może się odbywać równocześnie z bunkrowaniem statku. Zależeć to jednakże będzie od rodzaju towaru za- lub wyładowanego, który nie może być wrażliwy na pył węglowy, powstający przy bunkrowaniu; dalej zależeć to będzie również od konstrukcji statku, pozwalającej na jednoczesne za- lub wyładowanie oraz bunkrowanie statku.

Oprócz węgla bunkrowego port w Gdyni zaopatruje również statki w paliwo płynne w postaci olejów bunkrowych o różnej gęstości, zależnie od rodzaju motoru popędowego. Uruchomiona w r. 1935 i coraz bardziej rozwijająca się stacja olejów bunkrowych państwowej fabryki olejów mineralnych „Polmin" zaopatruje statki motorowe w krajowe produkty przemysłu rafineryjnego. W niedługim czasie będzie ona rozbudowana, co pozwoli na znacznie zwiększoną eksploatację.

Praca firmy „Robur" nad utrwaleniem morskiego eksportu węgla

Przemysł górnośląski miał na podstawie Konwencji Genewskiej zapewniony wywóz węgla do Niemiec w wysokości 500 tys. ton mies. Okres, kiedy Niemcy dopuszczały bezcłowy przywóz węgla polskiej części G. Śląska, był wprawdzie ograniczony do trzech lat, jednak powszechnie oczekiwano, iż sprawa ta znajdzie odpowiednie uregulowanie na dalsze lata drogą zawarcia traktatu handlowego. Oczekiwania te zawiodły. Po upływie 3 lat od chwili włączenia Górnego Śląska do Polski, Niemcy zamknęły całkowicie swą granicę dla węgla polskiego. Z tą chwilą (czerwiec 1925 r.) polski przemysł węglowy znalazł się w nad wyraz przykrej sytuacji; odpadł bardzo poważny rynek odbiorczy, a sytuacja na rynku wewnętrznym pod wpływem przeżywanego wówczas przesilenia gospodarczego, nie rokowała możliwości znalezienia na tymże rynku choćby częściowego powetowania strat. Wyłoniła się więc konieczność szukania nowych rynków zbytu i to takich, które nie posiadają własnego węgla i wobec tego muszą go importować z zagranicy. Oczywiście trudno było zyskać tamże pozycje odpowiednie już w pierwszym okresie ekspansji; w każdym razie wysiłek podjęty dał w stosunkowo krótkim czasie pozytywne rezultaty.

Z perspektywy dnia dzisiejszego nie ulega najmniejszej wątpliwości, iż dominującą rolę w ułatwieniu wyjścia węgla polskiego na szeroki rynek europejski odegrały duże organizacje sprzedażne, rozporządzające poważnymi ilościami węgla, tak zwane popularnie koncerny węglowe. — Jest to zupełnie zrozumiałe, jeżeli się przyjmie, że duże organizacje sprzedażne posiadające odpowiednio rozbudowany aparat sprzedażny, oraz rozporządzając znacznie poważniejszymi kapitałami, łatwiej mogły, niż pojedyncze przedsiębiorstwa węglowe, zbadać możliwości rynkowe i dotrzeć do odbiorcy zagranicznego. — Posiadając do dyspozycji duże ilości węgla, rozkładały koszt z tytułu szukania nowych możliwości na większą ilość ton, a więc koszt ten obciążał w stopniu mniejszym zbywaną tonnę, niżby to było w przedsiębiorstwach, na wypadek zdobywania przez nie tych pozycyj.

Najpoważniejszy udział w tej pracy pionierskiej przypadł oczywiście „Roburowi", jako największej organizacji sprzedażnej.

„Robur" traktował tę pracę bardzo poważnie. Od pierwszej chwili swej akcji pionierskiej za granicą kładł stale nacisk na utrzymanie standartu węgla polskiego, na zapewnienie mu dobrego imienia. Cel ten w zupełności został osiągnięty, zarówno dzięki samym właściwościom węgla polskiego i dzięki jego starannemu przygotowaniu przez kopalnie, jako też przez odpowiednią pracę aparatu sprzedażnego. Drogą licznych badań, przeprowadzonych u odbiorców węgla, pouczania ich przez specjalnie do nich wysłanych fachowców o sposobie spalania węgla polskiego i poszczególnych jego marek, „Robur" zapewnił swemu węglowi, a co za tym idzie i węglowi polskiemu, bardzo dobrą opinię. W okresie strajku w górnictwie angielskim „Robur" wykonywał zupełnie regularnie swe zobowiązania przed strajkiem przyjęte; przykładał większą wagę do wytworzenia w świecie handlowym przeświadczenia o uczciwości kupieckiej i solidności handlowej, niż do wykorzystania chwilowej koniunktury. — Przez tak pojmowane zadania mógł się eksport węgla polskiego gruntować i utrwalać.

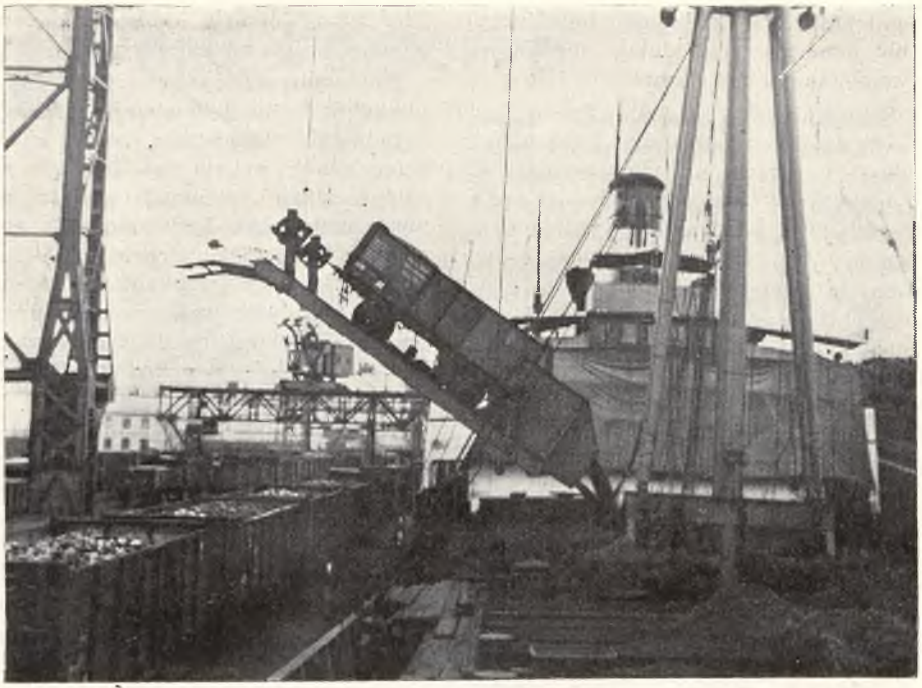
„Robur" pracuje konsekwentnie w tym kierunku.

W miarę usprawniania linii kolejowych, łączących zagłębie węglowe z morzem i rozbudowy portu gdyńskiego, realna staje się sprawa stworzenia w Gdyni odpowiedniego aparatu przeładunkowego, któryby redukował koszt przeładunku do minimum i wpłynął na jego usprawnienie, co staje się koniecznością wobec uzyskiwania na rynkach zagranicznych bardzo niskich cen. Zarazem wyłaniać się zaczęły inne zagadnienia jak n. p. kwestia przysporzenia krajowi korzyści z morskiego przewozu węgla polskiego. Te dwa zasadnicze zagadnienia realizuje „Robur", angażując się w odpowiednie bardzo poważne inwestycje, mimo że tym jego poczynaniom towarzyszył duży pesymizm, co do utrzymania się węgla polskiego na rynkach zdobywanych. „Robur" pierwszy przełamał ten pesymizm, pierwszy związał się z polską polityką morską trwałymi więzami. Z pośród wszystkich przedsiębiorstw węglowych „Robur" był pierwszym, który zaryzykował poważnie. Dopiero za nim poszły inne koncerny i przedsiębiorstwa, jednak w rozmiarze skromniejszym.

Dnia 9 maja 1927 r. zawarł „Robur" ze Skarbem Państwa umowę o wydzierżawienie pierwszej części placu. W kilka miesięcy później, bo 28 kwietnia 1928 r., umowa ta zostaje rozszerzona na dalszą część placu, obecnie zajmowanego. Plac ten o łącznej powierzchni 73 tys. m² (długi 585 m. a szeroki 125 m.) nazwany został „Nabrzeżem Szwedzkim". Na nabrzeżu tym wzniesione zostały mechaniczne urządzenia przeładunkowe. — Składają się na nie cztery dźwigi (dwa czynne od 1928 r. dwa dalsze czynne od 1931 r.) oraz wywrotnica mostowa, która pracuje od 3 lipca

1929 r. Obecnie przeładowuje się przez dźwigi 65 proc. przeładunku, a przez wywrotnicę 35 proc. przeładunku. Urządzenia te utrzymywane są w stanie ich najwyższej zdolności produkcyjnej. Przeładowują one obecnie ponad 40 proc. węgla, idącego przez Gdynię, jak to wynika z poniższego zestawienia.

	Firma „Polskarob" przeładowała ton	Całkowity przeładunek węgla w Gdyni	Stosunek % przeładunku węgla „Robura"
1926	—	62.741	—
1927	880.147	414.741	47,1%
1928	1.758.232	1.045.790	59,5%
1929	2.447.895	1.537.283	62,8%
1930	2.954.381	1.579.158	53,5%
1931	4.373.095	2.270.468	51,9%
1932	4.352.159	2.089.886	48,0%
1933	4.608.141	2.086.952	45,4%
1934	5.368.861	2.484.804	56,3%
1935	5.386.673	2.349.804	43,6%
1936	5.307.186	2.367.023	44,6%



Wywrotnica wagonowa firmy „Robur" w porcie gdyńskim do przeładunku węgla

Poważnie również przedstawiają się inwestycje w zakresie żeglugowym. Stworzona została t. zw. flota roburowska, na którą składają się w tej chwili cztery statki pod nazwą „Robur" o numeracji III, IV, V i VI, łącznej pojemności 12.150 DW ton. Dalej do obsługi statków i do dostarczania węgla bunkrowego utrzymuje się holowniki: „Wega", „Nida", barki morskie „Tricsi", „Ira", „Basia", „Buba" „Jola" oraz motorówki „Wanda", „Polskarob", „Jerzyk" i „Darek". — Wymienione statki odbyły pod koniec 1936 r. 1.161 podróży i przewiozły 3.200.982,5 ton ładunku przebywając 985.569 mil morskich. Znaczenie tej floty uwypukla jeszcze i ta okoliczność, że ładunki przez nią przewiezione np. w roku ubiegłym stanowią ponad 40 proc. tonażu przewiezionego przez statki pod flagą polską.

W roku bieżącym inwestycje te zostają poważnie rozszerzone, gdyż w budowie znajduje się specjalny statek — pływająca stacja bunkrowa, która będzie miała na celu dostarczać szybko i sprawnie węgla bunkrowego statkom, zawijającym do portu gdyńskiego. Stacja ta rozpocznie pracę na jesieni b. r. Powyższe nie wyczerpuje jeszcze pracy „Robura" na morzu. Powołana dla tej pracy przez niego firma p. n. „Polskarob" zajmuje się jeszcze maklerką statków, wynajmowaniem statków itp.

Wartość powyższych inwestycyj wynosi kilkanaście milionów złotych. Rezultaty pracy „Robura" na morzu są poważne i widoczne. Przez inwestycje wielomilionowe w porcie i na morzu stworzona została trwała podwalina pod wywóz węgla polskiego na rynek światowy. Poza tym flaga roburowska, rozwożąc węgiel do różnych portów Północy i Zachodu, jest żywą i ustawiczną propagandą dla węgla polskiego, dla Polski jest zarazem najwymowniejszym i najpiękniejszym dowodem twórczych sił tkwiących w inicjatywie prywatnej i związanej z nią rzutkości gospodarczej, pobudzającej do stałej i intensywnej aktywności. Dodać należy, że ta praca Robura doznała publicznej pochwały z ust zasłużonego dla sprawy morskiej polskiego męża stanu, obecnego wicepremiera Kwiatkowskiego, który w marcu 1936 r. na publicznym zebraniu w Katowicach powiedział co następuje:

„Inicjatywa prywatna w Polsce nie daje znaku życia, nie dąży do osiągnięcia zdrowych celów gospodarczych, choć istnieją godne pochwały wyjątki jak naprzykład **żegluga roburowska**, która bez pomocy Państwa rozwija swą działalność i wykonuje swe zadanie tak, że zmusza przedsiębiorstwa etatystyczne do podciągnięcia się".

Nowoczesne budownictwo szkieletowe zapewnia obronność przeciwlotniczą oraz umożliwia właściwą rozbudowę miast

Na skutek niewspółmiernie szybkiego rozwoju techniki w ostatnich kilkudziesięciu latach, przed nowoczesnym budownictwem nadziemnym stanęły nowe zadania i ujawniły się nowe drogi rozwoju, co w rezultacie spowodowało użycie zupełnie innych niż dotychczas materiałów konstrukcyjnych oraz zmienionych metod pracy. Wymagania higieny, wyższy standart życiowy, wzmożenie ruchu ulicznego, wysoka cena gruntów budowlanych w miastach oraz szybki rozwój przemysłu, przekształciły rozkład i zewnętrzny wygląd budowli i miast, dając im sens odbiegający znacznie od dawnych zapatrywań.

Budynki nowoczesne, zgodnie z tempem życia, rosną w górę, a masowe wytwarzanie elementów budowlanych, a nawet i całych konstrukcji, różnią się znacznie od swych pierwowzorów, wykonywanych prymitywnymi metodami w ciągu długiej i żmudnej pracy.

Ideał, do którego zmierza nowoczesne budownictwo, jest kumulacją postępu, techniki i higieny, z żądaniami jak najdalej posuniętej oszczędności w środkach zmierzających do celu.

Wymaga się, żeby materiały stosowane w dzisiejszych konstrukcjach stanowiły element niosący ustrój, odgraniczający ubikacje oraz dawały dobrą izolację termiczną i akustyczną. Jeżeli dodamy, że wymogi chwili stawiają dalsze żądania, a mianowicie: obronność przeciwlotniczo - gazową, dużą ilość światła i powietrza, niezależny podział poszczególnych pięter na ubikacje, wreszcie aby budowla była jak najekonomiczniejszą i t. d., — widzimy, że budownictwo

w warunkach obecnych zadośćuczynić musi znacznie dalej sięgającym wymaganiom niż dawniej.

Nasuwa się za tym słusznie wątpliwość, czy dzisiejsze materiały budowlane nadają się w obecnej formie do przejęcia wymienionych wszystkich funkcyj i czy nie należałoby ich rozdzielić, dając poszczególnym materiałom do spełnienia zadania najbardziej dla nich odpowiednie.

W dzisiejszych zmienionych warunkach, dążenie do zachowania dawnego wyrazu naszych miast przez ograniczenie się do stosowania tych samych od wieków sposobów budowy, nie może prowadzić do rezultatów i powinno skłonić przynajmniej do zastanowienia się, czy istotnie to co stare jest również i dobre.

Dużym krokiem naprzód w ewolucji dzisiejszego budownictwa było **zastosowanie w nim systemu szkieletowego** celem przeniesienia obciążeń na konstrukcję stalową i pozostawienie ścianom tylko funkcji wypełnienia szkieletu i izolacji.

Jakkolwiek myśl nie jest nowa, gdyż filary świątyń greckich czy żebra gotyckie lub drewniany szkielet domów średniowiecznych, mają również głęboki sens konstrukcyjny, — zasadniczą zmianę wprowadziły jednak dopiero nowe materiały budowlane w ostatnich latach, a mianowicie beton a w szczególności stal.

Stając się najwybitniejszym materiałem konstrukcyjnym, zdobyła stal łatwo, siłą swych możliwości, budownictwo przemysłowe i inżynierskie. — Niewłaściwe jednak naśladownictwo innych materiałów przy jej używaniu w budownictwie mieszkaniowym, monumentalnym i utylitarnym, nie pozwoliło przez pewien czas rozwinąć zastosowań stali w budownictwie do właściwych granic, odpowiadających jej zaletom konstrukcyjnym.

Wprowadzenie zasad sztuki inżynierskiej do budownictwa, postawiło zagadnienie stosowania stali w tej dziedzinie w nowym świetle. Stało się to tym łatwiej, że użycie szeregu nowych materiałów budowlanych stosowanych ostatnio do wypełnienia ścian oraz do stropów, pozwoliło na zostawienie stali wyłącznie zadania przenoszenia obciążeń, a za tym funkcji którą najlepiej ze wszystkich innych materiałów może spełnić.

Budynki stalowo - szkieletowe rozpowszechniły się zarówno w budownictwie przemysłowym, utylitarnym, jak i mieszkaniowym, osiągając zawrotne wysokości. Rekord osiągnęła tutaj naturalnie Ameryka, gdzie wznosi się gmachy do wysokości 360 m. W warunkach europejskich szkielety stalowe stosowane są nawet dla kilkupiętrowych budynków.

Zastosowanie szkieletu stalowego w budownictwie pozwala na maksymalne wykorzystanie zabudowanego terenu oraz lepsze rozplanowanie powierzchni użytkowej, ze wzglęgu na mniejsze przekroje ścian i niezależny podział ubikacji na poszczególnych piętrach, oraz na **możność wzniesienia większej ilości pięter.** Montaż konstrukcji stalowej jest znacznie szybszy i niezależny od pory roku i warunków atmosferycznych, umożliwia wcześniejsze użytkowanie w porównaniu z innymi konstrukcjami, a więc i szybsze oprocentowanie zainwestowanego kapitału. Poszczególne kondygnacje mogą być oddane do użytku bezpośrednio po wykończeniu, niezależnie od stanu w jakim znajdują się górne piętra. Poza tym konstrukcje stalowo - szkieletowe są znacznie odporniejsze na ruchy gruntu oraz wstrząsy. — Fundamentowanie konstrukcji stalowo - szkieletowych jest łatwiejsze i tańsze, ponieważ w porównaniu z innymi materiałami znacznie większa wytrzymałość stali pozwala na lżejsze zaprojektowanie konstrukcji.

Jedną z bardzo ważnych zalet budownictwa stalowo-szkieletowego jest jego **łatwość przy budowie oraz nadbudowie** co znacznie podnosi zalety techniczne i ekonomiczne konstrukcji. Przy dzisiejszym szybkim rozwoju życia gospodarczego, przemysłu, oraz rozbudowy miast, z możliwością przebudowy istniejących gmachów liczyć się należy przede wszystkim w budownictwie utylitarnym oraz przemysłowym.

Przebudowa gmachów stalowo-szkieletowych oraz dobudowa nowych kondygnacyj o konstrukcji stalowo-szkieletowej nie przeszkadza użytkowaniu dolnych pięter budowli, oraz nie tamuje ruchu ulicznego przez wznoszenie dużych rusztowań i zwożenie większej ilości materiału budowlanego. Natomiast późniejsza rozbiórka dolnego gmachu może być uskuteczniona niezależnie od nadbudowy, która spoczywa samodzielnie i bezpośrednio na własnej podstawie. Przy tym systemie przebudowy nie trzeba opróżniać całego budynku naraz, lecz systematycznie piętro po piętrze i natychmiast po wykończeniu jednej kondygnacji może ona być oddana do użytku. Ograniczenie więc normalnego toku pracy w przebudowywanym budynku jest bardzo niewielkie.

Przy projektowaniu wszelkiego rodzaju gmachów państwowych urzędów, instytucji przemysłowych itd. możliwość późniejszej łatwej przebudowy powinna być odrazu uwzględniana przy projektowaniu oraz doborze odpowiedniego materiału konstrukcyjnego.

Jedną z przyczyn przebudowy obiektów przemysłowych względnie częstych ich remontów, jest również osiadanie się słabego gruntu budowlanego. Można w prawdzie przewidzieć odpowiednie fundowanie, niemniej jednak budynki o tak dużych rozmiarach jak przemysłowe, narażone są silniej na szkodliwe działanie nawet nieznacznych ruchów gruntu, niż inne. W tych właśnie wypadkach stosowanie konstrukcji stalowo-szkieletowej uznane zostało za wysoce wskazane, gdyż szkody powstające na skutek osiadania budynku tego typu są znacznie mniejsze, niż przy innych budowlach. Tym samym również budynki stalowo - szkieletowe dają większy stopień bezpieczeństwa w zastosowaniu dla biernej obrony przeciwlotniczej, a szkody powstałe w budynkach nawet bezpośrednio trafionych pociskiem lotniczym są tu znacznie mniejsze ze względu na podział funkcji między szkieletem, a wypełniającymi go murami. Pod uderzeniem bomb budynki stalowo - szkieletowe przenoszą łatwiej nie tylko obciążenia pionowe, ale i poziome wstrząsy i podmuchy w rozmaitych kierunkach. Z tego powodu korzystniej jest wykonywać w obecnych warunkach budowle jako konstrukcje stalowo- szkieletowe, gdyż lepiej poddają się one obciążeniom. Budynki wysokie, wieżowe są zalecane przez fachowców jako szczególnie korzystne w obronie przeciwlotniczej. — Poczynione dotychczas doświadczenia z celowym zastosowaniem stali w budownictwie dotyczą nie tylko większych budynków ale również i kilku piętrowych domów, a nawet i małych, wykonanych całkowicie ze stali.

Stal jest bowiem jednym z najnowocześniejszych materiałów budowlanych, który jest doskonałym odzwierciedleniem postępu techniki w naszej epoce, związanej tak ściśle ze współczesną szybką rozbudową miast.

Powrót „Daru Pomorza"

W dniu 2 czerwca b. r. o godzinie 13,30 zawinął do portu w Gdyni żaglowiec szkolny Państwowej Szkoły Morskiej „Dar Pomorza" po 8 i pół miesięcznej podróży ćwiczebnej z 62 uczniami. Na spotkanie statku wyjechali rano holownikiem „Ursus" Wojewoda Pomorski Raczkiewicz, witający statek imieniem Ziemi Pomorskiej, dyrektor Departamentu Morskiego M. P. i H. p. L. Możdżeński, jako reprezentant Ministra Przemysłu i Handlu, Komisarz Rządu Sokół, dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski oraz naczelnik Wydziału Żeglugowego M. P. i H. mgr T. Ocioszyński. Dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej, kmdr W. Kosianowski, zaokrętował się już na „Darze Pomorza" w dniu 1 czerwca wieczorem koło Rozewia i pierwszy powitał załogę oraz dokonał inspekcji statku.

Spotkanie holownika „Ursus" z „Darem Pomorza" nastąpiło na wysokości portu helskiego. Po oddaniu wzajemnych honorów, przedstawiciele władz przeszli na „Dar Pomorza", na którego pokładzie nastąpiło oficjalne powitanie. Przemówienie powitalne wygłosili wojewoda Raczkiewicz oraz imieniem Ministra Przemysłu i Handlu dyr. Możdżeński.

Dyr Możdżeński dokonał następnie inspekcji statku i podziękował kapitanowi Maciejewiczowi za świetne wyszkolenie uczniów i doskonały stan statku.

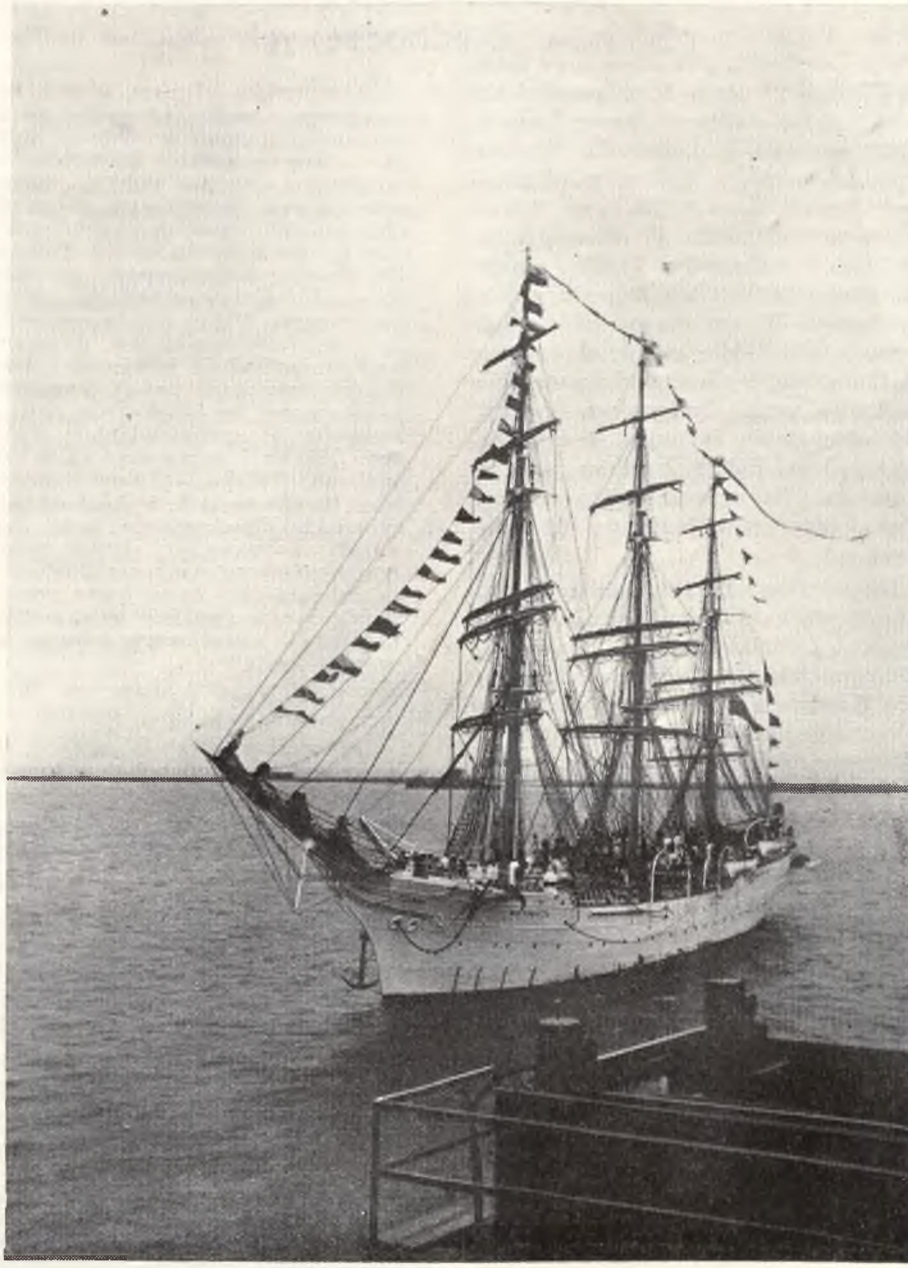
Wracający „Dar Pomorza" powitały w zatoce liczne motorówki, pełne wycieczkowiczów, które towarzyszyły statkowi aż do chwili wejścia do basenu. „Dar Pomorza", przycumowany został przed dworcem morskim przy nabrzeżu Francuskim.

Na peronie dworca morskiego zgromadziły się liczne rzesze publiczności. Wchodzący statek powitała orkiestra marynarki wojennej, która odegrała Hymn Narodowy i „Pierwszą Brygadę". Po przycumowaniu statku, na pokład jego weszły rodziny uczniów z kwiatami po czym nastąpiły wzruszające sceny powitania.

Po południu z okazji przybycia „Daru Pomorza" została wydana przez dyrektora w salach Państwowej Szkoły Morskiej herbatka, w której, oprócz przybyłych uczniów i ich rodzin oraz profesorów szkoły, wzięli udział również Wojewoda Pomorski p. Raczkiewicz, dyr Możdżeński, Komisarz Rządu Sokół, kontradmirał Unrug, dyrektor Urzędu Morskiego Łęgowski oraz liczni zaproszeni goście. Wśród serdecznego nastroju przy dźwiękach orkiestry marynarki wojennej przybyli na pokładzie „Daru Pomorza" uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej długo opowiadali wrażenia, wyniesione z podróży na Pacyfik.

* * *

W wyniku inspekcji, przeprowadzonej przez dyrektora Departamentu Morskiego M. P. i H. p. L. Możdżeńskiego na pokładzie „Daru Pomorza" Pan Minister Przemysłu i Handlu przesłał na ręce dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni specjalne podziękowanie w imieniu służby dla komendanta żaglowca szkolnego, kpt. Konstantego Maciejewicza, pierwszego oficera statku kpt. Konstantego Kowalskiego oraz dla oficerów, instruktorów i załogi za ich sumienną i gorliwą pracę przy wyszkoleniu praktycznym uczniów Państwowej Szkoły Morskiej w czasie ostatniej podróży ćwiczebnej.



„Dar Pomorza" wchodzi do portu w Gdyni, kończąc tegoroczną podróż ćwiczebną na Tahiti

Podróż ćwiczebna żaglowca O. R. P. „Iskra"

W dniu 20 maja o godzinie 17 opuścił Gdynię żaglowiec szkolny marynarki wojennej O. R. P. „Iskra", udając się w doroczną 5 miesięczną podróż szkolną z 21 podchorążymi marynarki wojennej na pokładzie. Na intencję podróży o godz. 10 rano na pokładzie „Iskry" odprawiona została Msza św., na której obecni byli, prócz podchorążych i załogi stałej, również członkowie rodzin podchorążych. Po opuszczeniu statku przez żegnających, szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontradmirał Świrski, dokonał

inspekcji okrętu, wygłaszając do podchorążych przemówienie pożegnalne. W swej tegorocznej podróży O. R. P. „Iskra" zawinie do następujących portów: Le Havre, Lizbona, Cagliari (Sardynia), Casablanca, Funchal (Madera), Ponta del Gada oraz Grawesend (W. Brytania), skąd powróci bezpośrednio do Gdyni.

Powrót O. R. P. „Iskra" do Gdyni jest spodziewany dnia 23 września br.

Powitanie w Gdyni nowego ambasadora Stanów Zjednoczonych

W dniu 23 maja b. r. przybył do Gdyni statkiem „Batory" nowomianowany ambasador Stanów Zjednoczonych w Polsce p. Anthony Drexel — Biddle, w towarzystwie małżonki i sekretarza p. Wrighta. Ambasador Biddle wsiadł na „Batorego" w dniu 22 maja w Kopenhadze. Wstępującego na pokład ambasadora Biddle przywitał kapitan statku p. Eustaży Borkowski wręczając małżonce pana Ambasadora kwiaty. W hallu statku orkiestra przywitała ambasadora Biddle hymnem amerykańskim. Na maszcie statku podniesiono banderę Stanów Zjednoczonych.

Na powitanie Ambasadora w Gdyni zjawili się na dworcu morskim konsul Stanów Zjednoczonych p. Thomas H. Beavan, charge d'affaires ambasady w Warszawie Johnston z małżonką, attache wojskowy ambasady mjr Winslow, konsul Stanów Zjednoczonych w Gdańsku p. Salte oraz Komisarz Rządu w Gdyni p. Sokół, przedstawiciel Urzędu Morskiego p. naczelnik Walewski, dyrektor naczelny linii Gdynia — Ameryka p. Leszczyński i dyrektor biura portowego linii Gdynia — Ameryka p. komandor Jacynicz.

W chwil przybijania „Batorego" do nabrzeża orkiestra marynarki wojennej ustawiona na peronie dworca morskiego, odegrała hymny narodowe Polski i Stanów Zjednoczonych. Peron dworca morskiego udekorowany był flagami polskimi i amerykańskimi.

W hallu statku nastąpiło powitanie, w czasie którego p. dyrektor Leszczyński wręczył małżonce p. Ambasadora piękny bukiet róż. Po opuszczeniu statku udał się p. Ambasador motorówką na godzinny objazd basenów portowych w towarzystwie Komisarza Rządu Sokoła, dyrektora Leszczyńskiego oraz przedstawicieli Urzędu Morskiego. Podczas zwiedzania portu p. Ambasador wyraził Komisarzowi Rządu swój podziw dla rozwoju Gdyni i chęć ponownego tu przyjazdu dla dokładnego jej zwiedzenia i poznania jej gospodarki, która p. Ambasadorowi zaimponowała.

Po zwiedzeniu portu dyrektor „Galu" p. Leszczyński wydał na statku śniadanie na cześć p. Ambasadora, na zakończenie wygłaszając następujące przemówienie:

„Ekscelencjo! Jestem wielce zaszczycony, mogąc przywitać pana na polskiej ziemi w imieniu Polsko - Amerykańskiej Izby Handlowej i Towarzystwa Polsko - Amerykańskiego. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności mam zaszczyt witać już drugiego ambasadora Stanów Zjednoczonych, lądującego w Gdyni, co dowodzi wyraźnie, że ocean, który przez długie lata nas dzielił, stał się wielkim szlakiem, dającym nam bezpośrednie połączenie. Serdecznie witając pana, wyrażam przekonanie, że spotka się pan z sympatią i współdziałaniem każdego Polaka i zapewniam pana, że zarówno Polsko — Amerykańska Izba Handlowa, jak i Polsko-Amerykańskie Towarzystwo będą uważały za zaszczyt służyć panu swą współpracą we wszystkich jego działaniach. Życzę panu powodzenia we wszystkich jego poczynaniach i szczęśliwego pobytu w naszym kraju".

Odpowiedź pana Ambasadora Biddle brzmiała następująco:

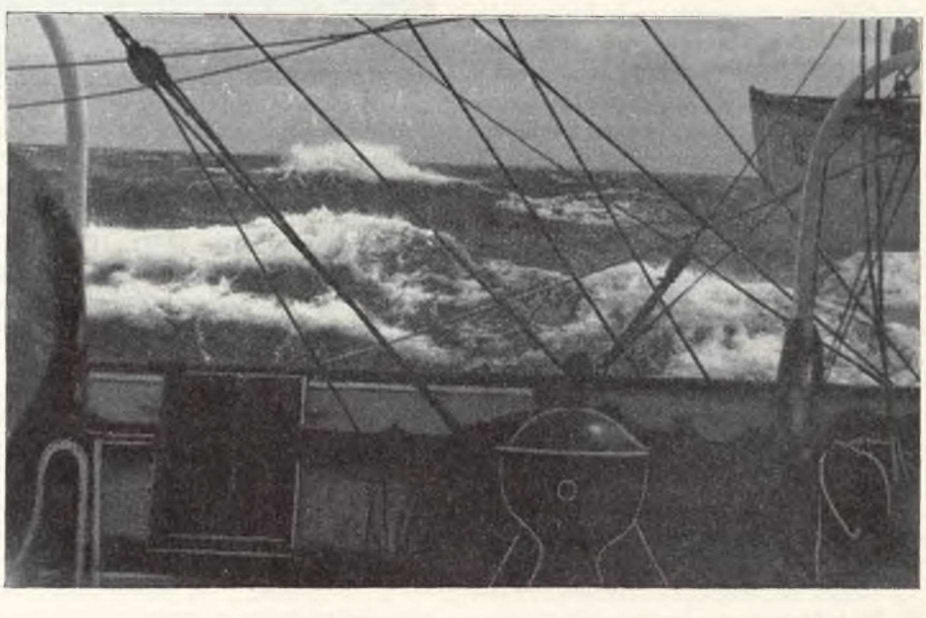
„Jestem szczęśliwy i dumny, że prezydent Roosevelt mianował mnie ambasadorem naszego kraju w Polsce. Liczne więzy historyczne, które łączyły od dawna nasze kraje, zacieśniają się nadal i przybywam do Polski z jak najlepszym nastawieniem dla tego kraju. Już w Kopenhadze, gdy wszedłem na pokład polskiego statku „Batory", odczułem atmosferę serdecznej gościnności i życzliwości, jaką mnie i moją żonę otoczono. Przyjazd do Gdyni i pierwsze zetknięcie się z pracą Polski na morzu wywarło na mnie niezapomniane wrażenie. Pierwsze zetknięcie się z przedstawicielami władz i społeczeństwa polskiego nosiło charakter serdeczny, że mogę już teraz wyrazić przekonanie, że praca moja w Polsce wyda jak najlepsze rezultaty i pozwoli na jeszcze dalsze zacieśnienie więzów przyjaźni pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Polską. Kończąc, raz jeszcze pragnę podkreślić swoje uznanie dla marynarki polskiej, dla wzorowego porządku i sprawności jakie zaobserwowałem na „Batorym" i podziękować kapitanowi Borkowskiemu za jego gościnność i serdeczne słowa, jakimi mnie powitał, gdy po raz pierwszy wstąpiłem na pokład „Batorego" w Kopenhadze, stając symbolicznie na gruncie polskim".

Ambasador Biddle opuścił Gdynię o godzinie 13,05 w południe pociągiem specjalnym (dla pasażerów „Batorego"), udając się do Warszawy. Przy pożegnaniu na dworcu kolejowym Komisarz Rządu p. Sokół wręczył pani Ambasadorowej oraz małżonce charge d'affaires w Warszawie p. Johnstona bukiety kwiatów.

Minister Komunikacji płk. Ulrych w Gdyni

W dniu 20 maja b. r. przybył do Gdyni Minister Komunikacji płk. dypl. Ulrych. P. Minister bezpośrednio po przyjeździe dokonał wraz z wojewodą pomorskim p. Raczkiewiczem lustracji terenów, dotkniętych katastrofalną ulewą w dniu 17 maja b. r. Minister Ulrych zapoznał się z rozmiarem szkód, wyrządzonych ulewą, szczególnie na odcinku szosy Gdynia — Chwaszczyno, oraz wysłuchał próśb miejscowej ludności, obiecując ulgi w przewozie materiałów budowlanych oraz przyrzekając przedstawić sytuację miejscowej ludności p. Premierowi.

Z TEGOROCZNEJ PODRÓŻY ĆWICZEBNEJ DARU POMORZA



Koło Cape Horn panuje zawsze burzliwa pogoda

KRONIKA ZAGRANICZNA

RUCH PASAŻERSKI W PORTACH NIEMIECKICH W 1936 R.

Ruch pasażerski w portach niemieckich w 1936 r. wzrósł o 33,5 proc. w porównaniu z 1933 r. i wynosił ogółem 225.349 osób, z czego opuściło porty niemieckie 117.803 osoby, przybyło natomiast 107.546 osób. Liczby te dotyczą głównie dwóch największych portów niemieckich, a mianowicie Hamburga i Bremy.

PROJEKT BUDOWY KANAŁU ODRA — DUNAJ.

Ostatnio bawili w Pradze fachowcy niemieccy którzy prowadzili narady z Czechosłowackim Komitetem Budowy Kanału Odra — Dunaj. Kanał ten, długości 300 klm., na przestrzeni 240 klm. biegłby przez terytorium czechosłowackie, a mianowicie od Bogumina w kierunku na Przerów do rzeki Morawy, a następnie Morawą do Dunaju koło Bratislawy. Kanał ma być spławny dla okrętów do 1 tys. ton. — Fachowcy obliczają, że już w pierwszym roku uruchomienia kanału przetransportowanoby nim około 10 miln. ton ładunku, tak, że jego rentowność byłaby zagwarantowana.

NOWE POŁĄCZENIE OKRĘTOWE.

Czerniowiecka „Allgemeine Ztg." podaje, że ze względu na wzrost eksportu rumuńskiego na wschód zostaje utworzona nowa linia okrętowa, która będzie wiodła do następujących portów: Tripolis, Beyruth, Jaffa i Port Said. Poza tym okręty „Oituz" i „Bucuresti" będą kursowały do Aleksandrii, Port Said, Haify i Jaffy, czyli obecnie będzie odbywać się 18 zamiast 11 kursów kwartalnie.

ROZBUDOWA BRAZYLIJSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W najbliższym czasie zostanie ogłoszony przez dyrekcję „Lloydu" brazylijskiego przetarg na budowę 12 okrętów handlowych, którymi ma być uzupełniona flota tej linii. Pierwszy z wybudowanych statków będzie nosił nazwę „Brasil".

ROZBUDOWA PORTU W ORANIE.

Z końcem 1936 r. rozpoczęte zostały prace przy rozbudowie portu w Oranie, najpoważniejszego pod względem ruchu statków portu Afryki Północnej, jak również jednej z najpoważniejszych stacyj bunkrowych Morza Śródziemnego.

Należy nadmienić, że istnieje ścisły związek między rozbudową portu w Oranie, a projektem budowy kolei transsaharyjskiej, jak również rolą rozbudowanego portu, jako bazy dla francuskiej floty wojennej.

Budowa kolei transsaharyjskiej jest koniecznością jeśli się zważy, że brak jej może zniweczyć zrealizowane już wspaniałe dzieło nawodnienia doliny Nigru, konieczne jest bowiem otwarcie bezpośredniego ujścia w kierunku Francji dla produktów, wytwarzanych na ziemiach w ten sposób użyźnionych.

OŻYWIENIE RUCHU PRZEZ KANAŁ SUEZKI.

Od początku roku do dnia 10 maja r. b. przepłynęło przez kanał Suezki 2671 okrętów, podczas gdy w analogicznym okresie 1936 r. — 2362 okręty. Dzienniki włoskie podając te liczby, podkreślają, że dywidendy za 1936 rok były rekordowe, a mianowicie: płacono 600 fr. od zwyczajnej akcji (nominał 250 fr.), 555,39 od pożytkowej i 625,79 fr od założycielskiej. — W związku z tym prasa włoska nawołuje do kampanii przeciw zbyt wysokim — jej zdaniem opłatom przejazdowym przez kanał.

OTWARCIE GIEŁDY BAWEŁNY W BRAZYLII.

W dn. 13 maja została otwarta w Rio de Janeiro giełda bawełny, której działalność była zawieszona od 8 lat. Otwarcie giełdy bawełny świadczy o tym, jak wielkie znaczenie przywiązuje rząd brazylijski do produkcji i eksportu bawełny, wzrastających w ostatnich latach.

SPECJALNY URZĄD POPIERANIA EKSPORTU PRODUKTÓW ROLNYCH W KANADZIE

W celu zwiększenia eksportu i spożycia produktów rolnych wewnątrz kraju, kanadyjski Departament Rolnictwa w Ottawie organizuje specjalny urząd, który będzie się nazywał „Marketing Services Branch". Celem nowego urzędu będzie informowanie farmerów o zapotrzebowaniach państw do których się eksportuje produkty rolne, jak również o potrzebach rynku krajowego. Wspomniany urząd będzie prowadził propagandę wśród odbiorców kanadyjskich i zagranicznych o wyższości produktów kanadyjskich. Projektowane jest utworzenie biura w Londynie, którego zadaniem będzie wprowadzanie produktów kanadyjskich nie tylko do Anglii, lecz i do innych państw kontynentu. W pierwszym rzędzie podjęta zostanie propaganda na rzecz eksportu sera i bekonów.

POLSKO — SZWEDZKIE STOSUNKI GOSPODARCZE.

Dn. 20 czerwca odbędzie się w Sztokholmie doroczne walne zebranie Szwedzko - Polskiej Izby Handlowej. Przy tej okazji dyrektor portu sztokholmskiego Olof Stendahl wygłosi odczyt p. t. „Dzisiejsza Gdynia". Po odczycie nastąpi wielkie przyjęcie dla członków Izby oraz zaproszonych gości.

W związku z walnym zebraniem Izba ogłasza sprawozdanie z działalności swej za r. 1936. Ze sprawozdania wynika, że w r. ub. stosunki handlowe polsko - szwedzkie doznały poważnego ożywienia. Eksport szwedzki do Polski wzrósł z 15, 7 miln. kor. w 1935 r. do 20,1 miln. kor. w r. ub., czyli że zbliżył się do rekordowych liczb z lat 1927 i 1928. Eksport wzrósł mniej więcej we wszystkich działach, ale przede wszystkim zwiększył się wywóz artykułów żelaznych, stalowych, oraz maszyn elektrycznych.

R. 1936 był rokiem rekordowym dla eksportu polskiego do Szwecji, wzrósł on bowiem o 20 proc. w porównaniu z rokiem poprzednim i wynosił 58,5 miln. kor. W eksporcie polskim na pierwszym miejscu stoi w dalszym ciągu węgiel, poza tym zaś eksportowano poważne ilości soli potasowych, drzewa, żelaza, stali i. t. d. Ujemne saldo dla Szwecji w obrotach towarowych z Polską równoważone jest wielkimi wpływami przede wszystkim żeglugi szwedzkiej, której bandera wciąż zajmuje pierwsze miejsce w Gdyni.

Jeżeli chodzi o działalność Izby, zaznaczyć należy, że z jej inicjatywy zorganizowana została wystawa szwedzka na Targach Poznańskich, poza tym zaś aktywność jej przejawiła się w zbiórce na rzecz Domu Marynarza Szwedzkiego w Gdyni oraz w propagandzie na rzecz zorganizowania stałej komunikacji lotniczej Malmö — Gdynia. Izba dąży również do kulturalnego zbliżenia między Polską a Szwecją.

DALSZY WZROST WSKAŹNIKA FRACHTOWEGO.

Według sprawozdania angielskiej Izby Żeglugowej, światowy rynek frachtowy w kwietniu r. b., a w szczególności w pierwszej połowie maja charakteryzował się mocną tendencją i dużymi obrotami — z wyjątkiem grupy wód europejskich, na których zaznaczyła się sezonowa zniżka frachtów.

Przyjmując poziom frachtów w 1929 roku za 100, wskaźnik za kwiecień obliczono na 138,36, gdy za marzec wskaźnik ten wynosił 132.29, a przeciętny za cały rok 1936 — 90.79. Na podstawie danych za pierwsze 4 miesiące r. b. i przewidywań na najbliższą przyszłość, Izba ocenia, że przeciętny wskaźnik za cały rok będzie wyższy aniżeli w 1929 r.

Koszty wynajmu statków w kwietniu wzrosły jeszcze więcej, a mianowicie o 19,77 proc. w porównaniu z marcem b. r. i o 196,77 proc. w porównaniu z kwietniem ub. r.

HANDEL ŚWIATOWY W I KWARTALE R. B.

Według danych Ligi Narodów, import światowy w I kwartale r. b. wyniósł 3.477 miln. dol. w złocie, wykazując wzrost w porównaniu z I kwartałem r. ub. o przeszło 500 miln. dol. w złocie. Wskaźnik importu światowego w porównaniu z 1929 r. wynosił w styczniu r. b. 39,4, w lutym — 39,1 i w marcu 43,0.

Podobnie wzrósł eksport światowy, wykazując w I kwartale r. b. sumę 3.341 miln. dol. w złocie. Suma ta jest wyższa o 538 miln. dol. w złocie w porównaniu z I kwartałem 1936 r. przy czym wskaźnik wynosił w styczniu 41,1, w lutym 41,4 i w marcu 45,6.



RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc maj 1937 roku

Miesiąc maj upłynął pod znakiem znacznego ożywienia na rynku frachtowym gdyńsko - gdańskim przy tendencji wybitnie zwyżkowej dla frachtów morskich a w szczególności dla drzewa. Jak już przewidywano w pierwszych miesiącach tego roku, stawki na frachty morskie do Anglii na drzewo podniosły się ogromnie i przekroczyły minimalne stawki ustalone przez organizację armatorów o sh. 8/— do 10/—.

ANGLIA.

Gros naszego eksportu drzewa szedł jak dotychczas przede wszystkim do Anglii. Rynek drzewny był bardzo ożywiony przy stałej tendencji frachtów. Za statek

wielkości 6/800 sdts. płacono z Gdańska do Londynu

S. C. D. sh. 43/— do 44/— za std DBB na warunkach Baltwood net, przy czym w pierwszym kwartale b. r. płacono sh. 30/— do 31/— a pod koniec kwietnia sh. 32/—.

wielkości 6/800 sdts. płacono z Gdańska do Hullu

sh. 43/— do 45/— za std. DBB na warunkach Baltwood gross, podczas gdy w pierwszym kwartale b. r. płacono sh. 32/— do 36/—.

Poza tym należy nadmienić zafrachtowanie kilku ładunków do Grimsby i West Hartlepool o wielkości ca 200 stds. za które płacono mniejwięcej sh. 46/—. Frachtowanie drzewa do Anglii natrafiało niejednokrotnie na wielkie trudności, gdyż nie zawsze można było znaleźć odpowiedni tonaż który był dość skąpy. Na najbliższą przyszłość należy liczyć się z jeszcze wyższymi stawkami frachtowymi.

SZWECJA.

Do Szwecji wyeksportowano większe ilości blachy, żelaza sztabowego i walcówki na warunkach linii regularnych. Na specjalną uwagę zasługują przewidywany eksport 10.000 m. drzewa twardego, które to transporty są jednymi z pierwszych, które do Szwecji eksportujemy. — Przewidywany jest również eksport 10.000 ton superfosfatu do Rygi, lecz tranzakcja ta nie doszła jeszcze do skutku, gdyż armatorzy żądają sh. 7/— gold tytułem frachtu morskiego.

Poza tym wyeksportowano 250 ton walcówki do Kłajpedy na warunkach linii regularnych.

W żegludze trampowej zanotowano większe ładunki blachy ocynkowanej oraz walcówki do Karlstad (Vänersee) jak również i ładunki ca. 4000 cbm. drzewa twardego do jednego portu Północnej Szwecji.

ŻAGLOWCE.

W dziedzinie frachtowania małego tonażu zauważyć można było brak ładunków przy normalnej podaży. — Specjalnie dał się odczuć brak makuchów. Naogół płacono za makuchy do jednego portu Danii, położonego niebardziej na północ od Aarhus Rmk. 3.50 za 1000 kg. Stawki te utrzymały się na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego. Pewnego ożywienia doznały mniejsze partie drzewa przewożonego żaglowcami przede wszystkim do Holandii i Anglii. Za std. DBB do Holandii płacono Hfl. 14,50 do Hfl. 15,—. Poza tym zafrachtowano kilka ładunków o wielkości 100/1500 stds. do Hullu, West Hartlepool i Bostonu po sh. 44/— za std. Do Zachodniej Anglii zafrachtowano kilka żaglowców, za które płacono sh. 55/— do 58/— za std. Również i do Danii wyeksportowano mniejsze partie drzewa, za które płacono sh. 26/6 do sh. 32/— (Partie po 50/100 stds).

Co do frachtów za makuchy — jak już zaznaczyliśmy — utrzymały się one na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego, natomiast przy drzewie frachty uległy podwyżce.



„Werner Vinnen" pięciomasztowy żaglowiec niemiecki odwiedza często port w Gdyni

WĘGIEL.

W okresie sprawozdawczym rynek węglowy wykazał znaczne ożywienie. Tonażu było mało, podczas gdy ładunki oferowano we wszystkich kierunkach. Brak tonażu tłumaczy się tym, że podczas gdy w zeszłym roku statki zajęte były przewożeniem drzewa z Finlandii, Rosji i Szwecji do Anglii, obecnie statki te wynajmowane są pod ładunki do Hiszpanii. Ze względu na niepewną postawę robotników francuskich, armatorzy bardzo niechętnie posyłali swe staki do Francji i chociaż strajk w Rouen został już zlikwidowany, armatorzy wciąż jeszcze żądają gwarancji wyładunku wbrew klauzuli strajkowej co też w większej ilości wypadków frachtujący akceptowali. Stawki do poszczególnych krajów były następujące:

2000 ton do Bayonne
sh. 15/— za t.
33/4000 ton do Marseilles
sh. 15/— do 15/3 za t.
2000 ton do Belgii
sh. 7/4½ za t.
2000 ton do Rotterdamu
sh. 8/— za t.
3700 ton do Rotterdamu
sh. 7/— za t.

Specjalnie było dużo zapytań o tonaż do Morza Śródziemnego przy silnej tendencji frachtów.

Płacono:
Do Buenos Aires
sh. 16/— do 17/— za t.
do Montevideo
sh. 16/— do 16/6 za t.
do Port Said
sh. 16/— do 17/— za t.
do Aleksandrii
sh. 15/— za t.
do Oran
sh. 15/6 do 16/6 za t.

Frachty powrotne z Morza Śródziemnego wzrosły również, specjalnie dla ładunków rudy z portów północno - afrykańskich i hiszpańskich. Zafrachtowano statków wielkości 8000 ton z Poti do Gdyni/Gdańska z rudą manganową po sh. 16/7½ za tonę.



I KRONIKA MIEJSKA

TARGI GDYŃSKIE

W niedzielę, 20 czerwca b. r., odbyło się w Gdyni uroczyste otwarcie Targów Gdyńskich, które trwać będą do dnia 4 lipca b. r. Udział w uroczystości wzięli prócz reprezentantów władz miejskich i samorządu gospodarczego Wojewoda Pomorski Raczkiewicz, posłowie: Marchlewski, Stamm i Formella, 4 starostowie północnych powiatów województwa pomorskiego, przedstawiciel Min. Przemysłu i Handlu radca Mikołaj Szyszkowski, reprezentanci Izb Przemysłowo - Handlowych, dyrektor Targów Poznańskich Krzyżankiewicz, prezes Związku Miast Pomorskich prezydent Grudziądza Włodek. Z Gdańska przybyli przedstawiciele Komisariatu Generalnego, delegat sfer gospodarczych oraz poseł Lendzion.

Uroczystość otwarcia nastąpiła przedpołudniem w sali kina „Morskie Oko“, gdzie do licznie zgromadzonych przemówił Komisarz Rządu Sokół, witając przybyłych w imieniu miasta. Następnie wygłosił przemówienie prezes gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej p. St. Tor, dając przegląd głównych celów i zadań Targów Gdyńskich. Z kolei zabrał głos woj. Raczkiewicz, który w przemówieniu swym wskazał na poważny wysiłek całego społeczeństwa, jaki włożony został w ciągu szeregu lat w rozwój naszego portu. Wysiłek ten — mówił p. wojewoda — nie poszedł na marne i Gdynia żyje już własnym życiem i w wymianie towarów wkracza na teren szerszy i oby w niedalekiej przyszłości Targi Gdyńskie swymi tranzakcjami wiązały nas nie tylko z bliskim Bałtykiem, lecz z całym światem. Skoro nie możemy poszczycić się wielkimi dawnymi tradycjami morskimi — zakończył swe przemówienie p. Wojewoda — to niech w nowym życiu siła i pęd rozwoju wyrównają szalę przewagi, a jako że młoda jest Gdynia, niech siły i pędu doda jej zbiorowy wysiłek całego młodego pokolenia Polski“.

Z sali kina Morskie Oko udano się na teren Targów Gdyńskich, które otworzył przez przecięcie wstęgi wojewoda Raczkiewicz.

Przed otwarciem Targów p. Wojewoda przyjął defiladę cechów rzemieślniczych, urządzoną z okazji odbywającego się w tym samym dniu Zjazdu Rzemiosła Pomorskiego. Przed p. Wojewodą przedefilowały oryginalnie udekorowane pojazdy, ilustrujące pracę poszczególnych cechów.

Tegoroczne Targi zakrojone są na szerszą skalę. Bierze wnich udział około 400 wystawców, a kryta powierzchnia hal i pawilonów, która w ubiegłym roku wynosiła 2,630 mtr. kw. wynosi obecnie ponad 3.380 m.

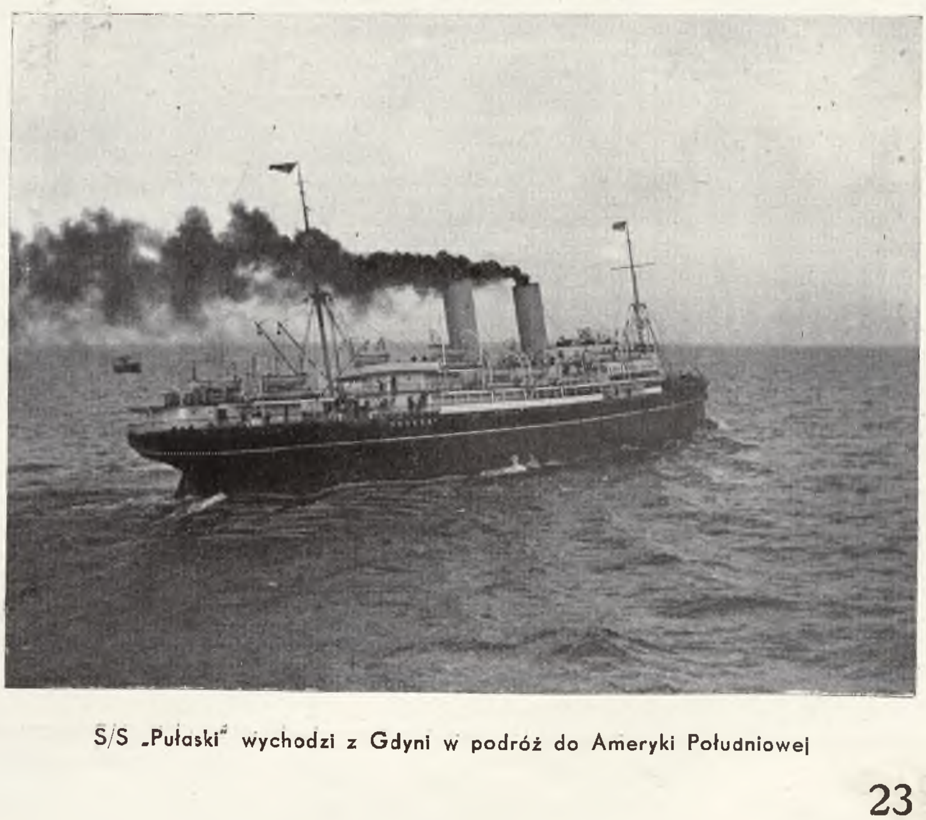
Obok działów zeszłorocznych utworzono działy nowe, a mianowicie: 1) handlu zagranicznego morskiego, 2) dział budowy dróg i motoryzacji, 3) dział turystyki i ludowego przemysłu regionalnego.

NOWA PRZYSTAŃ YACHTOWA.

W dniu 6 czerwca b. r. odbyło się uroczyste podniesienie bandery na nowej przystani (połączonych przystani Oficerskiego Yacht Klubu i Yacht Klubu Polski). Nowa przystań mieści się przy basenie min. Becka obok Polskiej Riviery.

WYCIECZKA KUPCÓW POLSKICH Z AMERYKI.

W dniu 11 czerwca b. r. przybył do Gdyni z Nowego Yorku m/s „Piłsudski“, przywożąc 530 pasażerów, 1000 ton drobnicy oraz 25 samochodów. — Wśród pasażerów statku przyjechał dyrektor z amerykańskiego departamentu stanu dla spraw przemysłu i handlu p. Kędzierski, jako oficjalny delegat rządu Stanów Zjednoczonych dla nawiązania kontaktu z polskimi sferami gospodarczymi i przemysłowymi. — Statkiem tym przyjechała również wycieczka Federacji Zrzesze-



S/S „Pułaski“ wychodzi z Gdyni w podróż do Ameryki Południowej

nia Kupców Polskich w Stanach Zjednoczonych w składzie 41 osób z dyr. Karolem Hersem na czele. Wycieczka kupiecka została powitana uroczyście przez przedstawicieli Min. Przem. i Handlu, Światowego Związku Polaków Zagranicą, Towarzystwa Pomocy Polonii Zagranicą, Związku Polaków z Ameryki oraz kupiectwa polskiego z prezesem Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, pos. Marchlewskim na czele. Wycieczka kupiecka, po zwiedzeniu portu i miasta odjechała do Poznania.

POSIEDZENIE RADY PORTOWEJ.

W dniu 28 maja b. r. w sali konferencyjnej Urzędu Morskiego odbyło się zebranie Rady Portowej, na którym wysłuchano sprawozdań komisji w zakresie opłat portowych, inwestycyj, regulaminów oraz bezpieczeństwa. Poza tym omawiano sprawy bieżące, eksploatacyjne i techniczne.

URZĘDNICY M. S. Z. ZWIEDZILI GDYNIĘ.

W dniu 31 maja b. r. przyjechała do Gdyni wycieczka kursu naukowego urzędników M. S. Z. z Warszawy w liczbie 30 osób. Uczestnicy kursu wysłuchali specjalnego referatu w Urzędzie Morskim o rozwoju i rozbudowie portu w Gdyni, a następnie zwiedzili dokładnie urządzenie portowe, przeładunkowe i magazyny oraz niektóre przedsiębiorstwa portowe. W godzinach po południowych uczestnicy wycieczki zwiedzili port wojenny oraz odbyli konferencję z przedstawicielami Rady Ineteresantów Portu.

ELEKTRYFIKACJA WYBRZEŻA.

Pomorska Elektrownia Krajowa „Gródek" po dłuższej przerwie podjęła ostatnio bardzo intensywnie prace około elektryfikacji wybrzeża polskiego. Gnieżdżewo, Swarzewo i kąpielisko Wielka Wieś wraz z budującym się portem rybackim otrzyma elektryczność w dniu 1 lipca b. r. Przewody niskiego i wysokiego napięcia już zostały zainstalowane, a na całej trasie Puck — Wielka Wieś wre praca. —

NOWE DŹWIGI.

W porcie gdyńskim w strefie wolnocłowej na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych, oddane zostały do eksploatacji trzy nowe dźwigi półportalowe. Każdy z tych dźwigów posiada nośność trzy tony, zmienny wysięg w granicach od 6 do 20 mtr, oraz całkowitą wysokość podnoszenia do 30 mtr. — Konstrukcja tych dźwigów umożliwia pracę przy największych statkach, jakie zawijają do portu gdyńskiego Wszystkie trzy dźwigi zostały całkowicie wykonane z materiałów krajowych przez „Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura".

PRZED SEZONEM TURYSTYCZNYM.

W dniu 31 maja b. r. odbyła się w Gdyni konferencja przedstawicieli 8 dyrekcji kolejowych oraz Ligi Propagandy Turystyki pod przewodnictwem nacz. Szelichowskiego, urządzona staraniem Ligi Popierania Turystyki. — Celem konferencji było omówienie spraw technicznych, związanych z projektem przewiezienia w bieżącym sezonie letnim 200.000 turystów nad polskie morze pociągami popularnymi.

MIĘDZYMINISTERIALNA KOMISJA DO SPRAW EKSPORTOWYCH.

W dniach 28 i 29 maja r. b. obradowała w Gdyni w sali konferencyjnej Izby Przemysłowo - Handlowej międzyministerialna komisja do spraw eksportowych pod przewodnictwem dyrektora Instytutu Eksportowego p. Mariana Turskiego. W skład komisji wchodzili przedstawiciele centralnych resortów gospodarczych oraz przedstawiciel Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. Przyjazd Komisji do Gdyni miał na celu zapoznanie się w sposób możliwie dokładny z dezyderatami w zakresie eksportu firm w okręgu Izby Gdyńskiej.

W pierwszym dniu obrad zgłosiło się do Komisji kilkudziesięciu przedstawicieli firm eksportujących i organizacyj branżowych, którzy złożyli szereg dezyderatów pomorskiego handlu

eksportowego. W drugim dniu obrad komisja przyjęła i wysłuchała przedstawicieli firm shipchandlerskich oraz przedstawicieli przedsiębiorstw, obsługujących eksport jak maklerów, ekspedytorów, armatorów i t. d. — W ten sposób komisja zdobyła materiały z pierwszej ręki, na których podstawie będzie można wydać potrzebne i konieczne zarządzenia w zakresie aktywizacji eksportu pomorskiego.

JUGOSŁOWIAŃSKI MINISTER KOMUNIKACJI W GDYNI.

W dniu 20 maja bawił w Gdyni jugosłowiański minister komunikacji dr Spaho, który wraz z towarzyszącymi mu osobami zwiedził przed południem port gdyński oraz niektóre przedsiębiorstwa portowe. Motorówka wioząca ministra, spotkała zwiedzającą również port wycieczkę dzieci szkolnych, które samorzutnie zgotowały jugosłowiańskiemu ministrowi owację, wznosząc okrzyki na jego cześć. Po zwiedzeniu portu, w sali recepcyjnej dworca morskiego dyrektor Departamentu Morskiego M. P. i H. p. Możdżeński podejmował gości jugosłowiańskich śniadaniem, w którym wziął udział również komisarz Generalny R. P. w Gdańsku min. Chodacki.

Po śniadaniu udano się samochodami na zwiedzenie portu rybackiego w Wielkiej Wsi, a następnie do Gdańska, gdzie ministra Spaho i towarzyszy podejmował minister Chodacki.

O godzinie 19 goście powrócili do Gdyni i byli obecni na obiedzie, wydanym na ich cześć przez dyrektora P. K. P. inż. Dobrzyckiego.

O godzinie 21.55 minister Spaho odjechał z towarzyszącymi mu osobami do Poznania.

W rozmowie z przedstawicielem P. A. T. minister Spaho oświadczył m. in., że wiele wprawdzie słyszał i czytał o budowie i rozwoju portu gdyńskiego, jednak to, co zobaczył, przeszło wszelkie jego oczekiwania. Naród polski — zakończył p. Minister — może być naprawdę dumny z dokonania tak wspaniałego dzieła.

WYCIECZKA PRZEDSTAWICIELI PORTÓW NIEMIECKICH.

W dniu 31 maja b. r. bawiła w Gdyni wycieczka przedstawicieli zarządów niemieckich portów i firm przeładunkowych zorganizowana po zakończeniu obrad zjazdu w Królewcu. Uczestnicy wycieczki w liczbie 8 osób zwiedzili port i jego urządzenia.

DYREKTOR KOLONII FRANCUSKICH W GDYNI.

W dniu 24 maja 1937 r. bawił w Gdyni naczelny dyrektor kolonii francuskich p. Victor Chazelas, który z polecenia francuskiego ministra kolonij objeżdża kraje Europy i bada możliwości wymiany towarowej między koloniami francuskimi a poszczególnymi krajami. — Gość francuski zwiedził port gdyński w towarzystwie przedstawiciela Urzędu Morskiego oraz attache handlowego konsulatu francuskiego, po czym zwiedził m/s „Batory". Dyr Chazelas udał się z Gdyni w dalszą podróż do Niemiec.



Barki wiślane w porcie gdyńskim

WYCIECZKA CZESKA.

Bawiła w Gdyni, w dniu 19 maja br. wycieczka reprezentantów przemysłu rybnego Moraw i Śląska Cieszyńskiego. Wycieczce, składającej się z 5 osób, towarzyszył inż. Czarnecki z przedstawicielstwa kolei i portów Gdyni i Gdańska w Pradze Czeskiej. Po konferencji w Urzędzie Morskim wycieczka zwiedziła port, po czym odjechała do Gdańska.

WYCIECZKA DZIENNIKARZY DUŃSKICH.

W dniu 11 czerwca bawiła w Gdyni wycieczka dziennikarzy duńskich w liczbie 12 osób. Wycieczka zwiedziła Gdynię, po czym wyjechała do Warszawy, Katowic, Krakowa i Zakopanego. Dziennikarze duńscy reprezentują najpoważniejsze czasopisma i agencje duńskie, m. in. przybyli redaktor „Extrabladet" p. Schou, redaktor Kraft z „Berlingske Tidende" i red. Nielsen, korespondent P. A. T. w Kopenhadze.

Dziennikarzy duńskich witali na dworcu morskim przedstawiciel M. S. Z. radca Kruszyński, przedstawiciele Komisarza Rządu, Urzędu Morskiego, honorowy konsul duński w Gdyni p. Byczkowski oraz przedstawiciele prasy miejscowej. W imieniu prezesa Związku Dziennikarzy R. P. witał dziennikarzy duńskich red. Górnicki.

Dziennikarze duńscy zwiedzili port, Szkołę Morską, działki leśne oraz nowe łazienki w Orłowie.

EPILOG ZDERZENIA SIĘ STATKÓW NA MORZU.

Przed Izbą Morską w Gdyni odbyła się dnia 20 maja rozprawa o zderzenie statku „Pułaski" ze statkiem „Russ", jakie wydarzyło się na Morzu Północnym przed kilku miesiącami. Izba uznała, że żaden z kapitanów nie ponosi winy za wypadek, który wywołany był gęstą mgłą, przy zachowaniu wszelkich przepisów, dotyczących nawigacji morskiej.

NA POŁOWY DALEKOMORSKIE.

Na połowy dalekomorskie pod Skagen na wodach duńskich wyruszył kuter motorowy „Hel 45" pod dowództwem Leona Budzisza z Pucka z załogą 6 ludzi. Połowy będą kontynuowane przez kilka miesięcy. Złowione ryby mrożone będą w Skagen.

ZARYBIANIE ZATOKI PUCKIEJ.

Do Zatoki Puckiej dokonano ostatnio wpuszczenia 100 tysięcy narybku niezwykle cennej i poszukiwanej ryby — siei, która zaoczkowana została w sztucznej wylęgarni w Pucku, jedynej na wybrzeżu polskim. Zarybek ma na celu podniesienie stanu naszego rybołówstwa na polskich wodach terytorialnych.

ZNACZENIE URZĄDZEŃ CHŁODNICZYCH W GDYNI DLA PRZEMYSŁU RYBNEGO.

Oddana do użytku w sierpniu 1936 r. nowa chłodnia śledziowa w Gdyni przyczyniła się do dalszego wzrostu obrotów rybnych. W ciągu ostatnich pięciu lat korzystano z pomieszczeń

chłodniczych w następujących rozmiarach: w 1932/33 r. — 934 ton, w 1933/34 r. — 3.131 ton, w 1934/35 r. — 4.036 ton, w 1935/36 r. — 4.243 ton, i w 1936/37 r. — 6.927 ton ryb, z czego na importowane przypada procentowo: (w analogicznych latach): 70 proc., 86 proc., 84 proc., 90 proc., 92 proc., a reszta na ryby z połowów polskich rybaków.

Ostatnio ze względu na duże połowy polskich rybaków stosunek ten uległ zmianie. Przeciętnie czas składania w magazynach chłodniczych jest dłuższy, niż w magazynach zwykłych. Beczka śledzi solonych leży w chłodni przeciętnie 65 dni, a w magazynach zaś zwykłych 37 dni; ryby mrożone importowane przeciętnie 17 dni, a ryby z polskich połowów 57 dni. Dłuższy okres składowania jest szczególnie ważny dla połowów polskich rybaków, gdyż odbywają się one przeważnie w czasie małego popytu.

Z działalnością hali i chłodni rybnej w Gdyni jest obecnie związanych 14 przedsiębiorstw.

NOWE DYPLOMY
W MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 18 maja b. r. pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego odbyło się posiedzenie komisji kwalifikacyjnej do orzekania w sprawach dyplomowych w marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań, przyznała nowe dyplomy następującym kandydatom:

Kapitana żeglugi wielkiej: Gubała Bronisław, Nawrot Bogusław, Poinc Witold, Płoszko Stanisław, Smoleniec Roman, Żbikowski Jerzy.

Porucznika żeglugi wielkiej: Korodziejewski Bohdan, Kot Zygmunt, Luba Stefan, Popielicki Stefan.

Porucznika żeglugi małej: Pański Jerzy, Studnicki Stanisław.

Szypra I klasy: Bednarski Kazimierz, Kleszczewski Antoni, Sadownik Jan, Woiński Stanisław.

Szypra II klasy: Lange Wiktor, Markiewicz Jakub, Netzel Franciszek, Priefer Oskar.

Mechanika I klasy: Nikitin Henryk.

Mechanika II klasy: Czerski Wojciech, Michalski Jerzy, Milewski Szymon, Piotrowski Henryk.

Mechanika III klasy: Forkiewicz Jan, Ladyński Józef, Witowski Bolesław.

Maszynisty I klasy: Chomiga Franciszek, Kwitliński Mieczysław, Potulski Franciszek, Szczepaniak Paweł.

Maszynisty II klasy: Parysek Wojciech, Paczkowski Antoni.

PRACA DLA BEZROBOTNYCH.

Pragnąc przyczynić się do jak największego zlikwidowania klęski bezrobocia, Komisariat Rządu m. Gdyni przystąpił do prac inwestycyjnych na wszystkich możliwych odcinkach. — W dniu 1 czerwca przy robotach inwestycyjnych miejskich stan zatrudnienia wynosił 1.811 robotników poza stale zatrudnionymi pracownikami. — Przy budowie rzeźni zatrudnionych jest 141 robotników, przy halach targowych 133, przy robotach drogowych 638, zakłady wodociągowe - kanalizacyjne zatrudniają 464 robotników, Towarzystwo Budowi Osiedli 163, przy budowie łazienek w Orłowie pracuje 44 robotników.

POMOC DLA POWODZIAN
POD GDYNIĄ.

P. Wojewoda Pomorski Raczkiewicz, który towarzyszył p. Min. Ulrychowi w objeździe terenów zniszczonych wylewem rzeki Kaczej w Orłowie i Małym Kacku udał się na tereny gminy Chwaszczyzno, gdzie łącznie z wójtami gmin Chwaszczyzno, Donimierz i Strzepcz oraz prezydium towarzystwa rolniczego ustalił rozmiary strat, poniesionych przez rolników w tych gminach i omówił przyjście im z pomocą siewną, przy czym udzielił zapomogi doraźnej dla wyjątkowo poszkodowanych w gminie Chwaszczyno do rozdziału przez wójta gminy. — Pa południu w Komisariacie Rządu w Gdyni odbył p. Wojewoda konferencję przy udziale Komisarza Rządu.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

CLENIE PRODUKTÓW Z FRANCUSKICH KOLONII NIEASYMILOWANYCH.

Tekst postanowienia zawartego w ustępie 4 art. 4 prowizorycznego układu handlowego polsko - francuskiego z dn. 18 lipca 1936 r. oraz tekst ustępu 4 art. 37 traktatu handlowego i nawigacyjnego polsko - francuskiego z dnia 22 maja 1937 r. mogą wzbudzać pewne wątpliwości co do tego, czy zniżki cła wskazane w listach A., załączonych do wymienionych umów (zniżki cła udzielone przez Polskę dla produktów francuskich), stosują się również do produktów kolonii francuskich tak zw. nieasymilowanych, (to zn. mających odrębny ustrój celny od metropolii), oraz do produktów protektoratów i terytoriów, znajdujących się pod mandatem francuskim.

W związku tym Ministerstwo Skarbu w okólniku z dnia 1 czerwca 1937 roku wyjaśniło urzędom celnym co następuje:

Produkty kolonii francuskich, tak zw. nieasymilowanych protektoratów i terytoriów pod mandatem francuskim (z wyjątkiem produktów wymienionych w listach i załączonych do umów, o których mowa) — korzystają z traktowania na stopie kraju najbardziej uprzywilejowanego.

1) Korzystały tym samym również do dnia 31 maja b. r. włącznie ze zniżek cła, ustanowionych w liście A., będącej załącznikiem do prowizorycznego układu handlowego polsko-francuskiego z dnia 18 lipca 1936 r.;

2) korzystają tym samym również począwszy od dnia 1 czerwca 1937 r. ze zniżek cła ustanowionych w liście A. będącej załącznikiem do traktatu handlowego i nawigacyjnego polsko-francuskiego z dnia 22 maja 1937 r.

(Okólnik C. 21 L. D. IV. 13193/3/37 — Dz. Urzędowy Min. Skarbu nr 13/ 1937 r.).

ZNIESIENIE CŁA NA SURÓWKĘ ŻELAZNĄ.

W ostatnich czasach ujawnił się na rynku krajowym brak surówki żelaznej, co pociągnęło za sobą szereg ujemnych objawów, przede wszystkim w zakresie przemysłu przetwórczego.

Dla zaradzenia tej pomyślnej sytuacji, poczynione zostały kroki, zmierzające do zwiększenia podaży surówki na rynku wewnętrznym. M. in. poczyniono posunięcia, usuwające wszelkie hamulce dla dopływu surówki z zewnątrz.

Jednym z takich hamulców było cło przywozowe na surówkę w wysokości zł 5 od 100 kg. Było ono ustalone w okresie, kiedy ujawniała się pewna tendencja przywozu surówki żelaznej z za granicy bez żadnego gospodarczego uzasadnienia. Obecnie sytuacja zasadniczo się zmieniła. Kierując się więc tymi pobudkami, rząd postanowił zastosować ulgę celną w wysokości 95 proc., czyli, że za sprowadzaną surówkę importer będzie płacił cło w wysokości 25 gr od 1 tony plus 2,5 gr kosztów manipulacyjnych.

Zaznaczyć należy, że gdyby surówka była zupełnie zwolniona od cła, to przy przywozie przez granicę lądową koszty manipulacyjne wyniosłyby 36 gr od tony. Utrzymanie więc tych 5 proc. cła daje importerom faktycznie korzyść 8,5 gr, której nie mieliby oni, gdyby nastąpiło całkowite zwolnienie od cła.

INFORMACJE O ZAGRANICZNYCH PRZEPISACH REGLAMENTACYJNYCH I KONTYNGENTACH.

Eksporterzy polscy natrafiają częstokroć na trudności, wywołane nieznajomością przepisów reglamentacyjnych w krajach zagranicznych, którymi są zainteresowani. W związku z tym Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę, że wszystkie materiały, odnoszące się do tych przepisów oraz kontyngenty przyznane Polsce umowami handlowymi, znajdują się w jego posiadaniu i odnośne informacje mogą być zainteresowanym udzielone. Firmy, które nie pozostawały do tej pory w stosunkach z Instytutem i nie są mu znane, winny przy zgłoszeniu udokumentować swoje kwalifikacje eksportowe oraz zainteresowanie danym rynkiem.

UPROSZCZENIA KONTROLI TOWARÓW EKSPORTOWANYCH DO ST. ZJEDN.

Dotychczas urzędnicy celni w St. Zjednoczonych obowiązani byli sprawdzać zamknięte i opakowane towary, otwierając conajmniej co 10 paczkę. Obecnie procedura ta została uproszczona i urzędnicy mogą znacznie zredukować liczbę sprawdzanych pakunków. Odnosi się to do takich towarów, jak: materiały bawełniane, słodycze, dywany z podkładką filcową, stożki kapeluszowe z wełny, pończochy z bawełny i inne.

OBNIŻKA CEŁ PRZYWOZU ARTYKUŁÓW ŻELAZNYCH DO ANGLII.

W wyniku zwyżki światowych cen żelaza i stali ujawniła się ostatnio poważna zwyżka cen szeregu artykułów żelaznych, importowanych do W. Brytanii. W związku z tym wydane zostało rozporządzenie, na którego podstawie zwalniane będą od dodatkowego cła na niektóre artykuły żelazne i stalowe z chwilą, gdy cena ich będzie przekraczała pewien poziom i pod warunkiem, że transporty zaopatrzone będą w świadectwa pochodzenia i świadectwa kontyngentowe. Zarządzenie weszło w życie z dn. 27 maja b. r.

NOWY WZÓR TARYFY CELNEJ W FINLANDII.

W związku z projektem ujednostajnienia taryf celnych państw nordyckich, opracowany został w Finlandii nowy wzór taryfy celnej, której układ i treść dostosowane są do zaleceń i szematów Ligi Narodów. Należy jednak zaznaczyć, że nowa taryfa nie weszła na razie w życie.

NOWY NUMER „INFORMATORA EKSPORTOWEGO".

W dniu 20 maja ukazał się nowy numer „Informatora Eksportowego". Numer ten przynosi aktualne wiadomości na temat sytuacji rynkowej w W. Brytanii, ukształtowania się wymiany towarowej między Polską i Syrią oraz Polską i Argentyną. Ponadto numer zawiera omówienie utrudnień importu jaj i drobiu do Palestyny oraz omówienie możliwości zbytu skrawków skór w Szwajcarii. Jak zawsze, w oddzielnej rubryce uwzględnione są ostatnie zmiany przepisów celnych i dewizowych, jak również omówione są ostatnie traktaty i układy handlowe. Do numeru dołączony jest dodatek p. t. „Porozumienie Handlowe z Irakiem".

ERRATA
do W. P. G. nr. 4—5 za kwiecień — maj 1937 r.

Str. 28
1) Piryty jest 5.540 winno być 5.540.—
2) Żużle Thomasa jest 12 winno być 12.—
3) Juta jest 6 3.3 winno być 623.3

Str. 29
1) Cały wywóz jest 1.635.133.4 winno być 1.635.233.4
2) I. Wytwory pochodzenia roślinnego
jest 6.585.5 6.324.— 17.215.5
winno być 6.585.5 6.404.— 17.305.5

w W. P. G. za marzec 1937 r. str. 32
jest 6.324.— 4.316.— 10.640.—
winno być 6.404.— 4.316.— 10.720.—
3) III. Wytwory pochodzenia mineralnego jest 415.275.6 winno być 515.275.6
4) V. Przetwory spożywcze, tytoń
jest 5.426.5 6.636.8 17.110.—
winno być 5.426.5 6.556.8 17.030.—

w W. P. G. za marzec 1937 r. str. 32
jest 6.636.8 5.046.7 11.683.5
winno być 6.556.8 5.046.7 11.603.5

Str. 30 Tabela 2.
1) Przywóz jest 2.997.8 winno być 2.937.8
2) Tran w rubryce od początku roku dopisać 15.—
3) Stearyna w rubryce od początku roku jest 15.— winno być 11.7
4) Mleko skondensowane skreślić 11.7

Str. 31.
1) Amoniak jest 1.040 winno być 1.040.—
2) Papier jest 49.9 winno być 20.1 — 49.9
3) Książki i broszury skreślić 20.1
4) Wywóz jest 35 49.7 winno być 3.549.7

Str. 32.
1) Stearyna jest 16 winno być 16.—

Str. 33. Tabela V. Ruch pasażerów
1) Stany Zjedn. Am. Półn. w rubryce wyjechało III kl. jest 197 winno być 171
2) New York w rubryce wyjechało 3 kl. jest 197 winno być 171

Str. 35.
1) X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie jest 656 winno być 656.—

Str. 37.
1) Tabela 2. Przywóz i wywóz razem jest 2.961.1 winno być 3.961.1

Str. 40.
1) Tabela V. w rubryce przyjechało — kwiecień — razem

Buenos Aires	dopisać 101
Amsterdam	dopisać 2
Rotterdam	dopisać 6

Wzmożony ruch statków w porcie gdańskim w maju

W maju rb. przybyło do portu gdańskiego ogółem 511 statków o pojemności 335.986 trn. podczas gdy w kwietniu r. b. 433 statki o pojemności 279.628 trn. i w maju r. ub. 477 statków o pojemności 263.160 trn. Jednocześnie opuściło port w maju r. b. 490 statków o pojemności 303. 793 trn., w kwietniu r. b. 446 statków o pojemności 296.815 i w maju r. ub. 446 statków o pojemności 272.232 trn. Ruch statków w Gdańsku wzrósł za tym w maju r. b. poważnie zarówno w porównaniu z kwietniem rb., jak i z majem ub. r.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA MAJ

I. Uwagi ogólne

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. maju rb. wyniósł **731.828.1 ton** wobec 819.445.9 ton w m. kwietniu rb. oraz 607.526.1 ton w m. maju 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 10.6%-owy spadek obrotów w porównaniu z rekordowymi wynikami ub. mies. kwietnia rb. oraz poważny 20.4%-owy wzrost w stosunku do mies. maja 1936 r.

Ruch statków wykazuje wzrost jedynie ilości, spadek natomiast pojemności statków. Przyszło bowiem 476 (462) statków o pojemności 437.649 n. r. t. (456.855 n. r. t.), wyszło zaś 474 (469) statki o pojemności 454.696 n. r. t. (457.208 n. r. t.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. maju rb. wyniósł 919.4 n. r. t. (988.9 n. r. t.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 58 (68). Średni postój statków wyniósł 54 godzin (58.6 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Niemcy, Dania, Norwegia, Finlandia, Stany Zjedn. Am. Półn., Anglia, Łotwa, Grecja, Włochy, Estonia, Holandia, Z. S. R. R. i t. d. wykazuje powrót bandery polskiej na 2-gie miejsce (z 3-go w m. kwietniu) oraz przegrupowanie się bander: Niemiec z 2-go na 3-cie, Danii z 5-go na 4-e, Norwegii z 8-go na 5-te, Finlandii z 7-go na 6-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 16 państw (16).

Obroty zamorskie w m. maju r. b. wyniosły **716.161.3** ton, wykazując 9.9%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. kwietniem rb. (795.078.5 ton) oraz 19.9%-owy wzrost w stosunku do m. maja 1936 r. (596.813.1 ton).

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w m. maju r. b. (716.161.3 ton) złożył się przywóz zamorski 157.855.1 ton oraz wywóz zamorski — 558.306.2 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (157.855.1 ton) wykazuje 2.4%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. kwietniem r. b. (161.782.5 ton) oraz 53.9%-owy wzrost w stosunku do m. maja 1936 r. (102.536.6 ton).

Nieznaczny ten spadek w porównaniu z ub. mies. kwietniem r. b. spowodowały pozycje: nasion oleistych różnych — 2.865.7 t. (3.283.6 t.), owoców świeżych i suszonych — 2.413.1 t. (6.389.5 t.), śledzi — 58.2 t. (532.2 t.), tłuszczu i olejów roślin. 247 t. (315.8 t.), tytoniu — — 67.6 t. (322.5 t.), oraz fosforytów — 9.677.4 ton (22.802.1 ton). Wzrosły natomiast pozycje importu: rudy różne i wypałki pirytowe — 14.351.1 ton (11.425.3 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.141.8 ton (944.7 t.), wełna i odpadki — 2.626.8 t. (2.509.7 t.), bawełna i odpadki — 8.103.3 t. (7.366.1 t.), juta — 1.127.8 t. (689.7 t.) papier — 2.148.7 t. (1.594.4 t.), celuloza — 826.5 ton (703.2 ton), złom żel. — 75.038.6 t. (54.674.9 t.), oraz miedź — 1.703.4 t. (1.448.5 ton).

Wywóz zamorski w m. sprawozdawczym (558.306.2 ton) wykazuje 11.8%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. kwietniem r. b. (633.296 ton) oraz 12.9%-owy wzrost w stosunku do mies. maja 1936 r. (494.276.5 t.)

Spadek ten spowodowały pozycje: słodu — 761.7 ton (1.559.3 ton), bekonów — 1.546 t. (1.942.8 t.), masła — 34,7 t. (204 t.), węgla kamiennego — 424.734 t. (492.127.7 t.), węgla bunkrowego 44.337.1 t. (48.188.8 t.), cukru — 3.761.7 t. (4.336.2 t.), siarczanu amonu 3.424.1 t. (7.646.3 t.), fornierów i dykt — 1.367.1 t. (1.711.1 t.), szyn kolejowych — 6.189.2 t. (9.597.4 t.), rur żeliwnych, żelaznych i stalowych — 2.290.5 t. (2.664.2 t.). Wzrosły natomiast pozycje wywozu: jaj — 2.266.4 t. (1.625.3 t.), koksu — 20.396 t. (18.306 t.), tkanin — 665.5 t. (595.3 t.), drzewa tartego — 8.377 t. (6.799.9 t), klepek — 100 t. (68.4 t.), papieru — 508.2 t. (84.6 t.), celulozy 629.2 t. (328.3 t.), metali różnych — 13.467.9 t. (8.409 t.), — cynku oraz blachy cynkowej — 2.084 t. (1.945.8 t).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje spadek przywozu — 108.9 t. (1.251.8 t.) oraz wzrost wywozu — 2.940.2 t. (2.709.3 t.).

Spośród poważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: ryby z połowów własnych — 62 t. oraz owoce świeże — 46.9 t.; na wywozie zaś: ryż wyłuszczony — 1.664.6 t. kamienie — 621 t., garbniki 274.5 t. oraz papier — 151.6 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje spadek przywozu — 3.947.3 t. (12.167.6 t.), oraz wzrost wywozu — 8.670.4 t. (8.238.7 t.). Ogółem (przywóz i wywóz łącznie) wykazuje spadek — 12.617.7 t. (20.406.3 t.). Na przywozie spośród poważniejszych pozycji są do zanotowania: mąka 220 t., tłuszcze zwierzęce surowe — 102.5 t., cukier — 336.7 t., siarczan amonu — 960 t., tkaniny — 145.5 t., deski i łaty — 1.547.9 t., papier — 55.8 t. oraz wyroby żelazne i metalowe — 63.3 t. Na wywozie zaś — ryż wyłuszczony 3.986.5 t., owoce świeże — 504.4 t., owoce suszone — 183.1 t., minerały zawierające bor — 197 t., tłuszcze i oleje roślinne — 216.8 t., tłuszcze zwierzęce sur. — 328.1 t., skóry — 214.8 t., wełna — 198.6 t., papier — 486,4 t., kauczuk — 109.6 t., miedź — 429,4 t., oraz metale różne — 24 t.

Miesiąc maj, zapoczątkowujący okres wzmożonych wyjazdów morskich wykazuje poważny wzrost ruchu pasażerskiego szczególniej na przyjściu. Przyjechało bowiem 1.223 osoby (443), wyjechało zaś 2.070 osób — (2.000).

II. OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *(January—May)*
Cały przywóz	**157 855·1**	**161 782·5**	**703 031·1**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**13 927·4**	**30 247·2**	**99 881·4**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	2 865·7	3 283·6	24 715·1
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	6 357·9	18 175·5	30 456·9
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	2 413·1	6 389·5	32 561·5
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	46·9	64·9	407·9
76. Kawa *(coffee)*	392·8	290·9	1 918·1
78. Herbata *(tea)*	77·1	108·6	711·3
80. Kakao *(cocoa)*	668·—	627·7	3 132·7
81-82. Korzenie *(spices)* .	59·—	113·4	506·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**240·8**	**895·8**	**13 046·7**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	58·2	532·2	11 987·9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**30 216·4**	**25 017·—**	**106 106·2**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn. pyrites)* . . .	14 351·1	11 425·3	61 635·3
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	3 098·8	—	8 638·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 593·1**	**2 154·2**	**9 793.1**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	247·—	315·8	1 581·2
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 141·8	944·7	6 029·9
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**251·7**	**838·6**	**2 262·5**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	302·2	302·2
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	67·6	322·5	729·3
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**12 211·1**	**26 031·4**	**87 975·7**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 621·8	1 601·2	6 590·1
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	9 677·4	22 802·1	60 900·5
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	—	—	15 295·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**1 777·4**	**1 776·6**	**10 904·4**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	1 754·3	1 766·2	10 858·5

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *(January—May)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**13 718·4**	**12 498·4**	**67 091·5**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	2 626·8	2 509.7	13 351·—
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	8 103·3	7 366·1	38 178·—
624. Juta *(jute)*	1 127·8	689·7	4 853·—
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**1 207·3**	**1 173·6**	**4 452·4**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**354·4**	**254·1**	**1 010·4**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**3 038·5**	**2 325·2**	**13 906·2**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	2 148·7	1 594·1	8 673·8
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	826·5	703·2	4 990·4
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**124.9**	**48·4**	**242·6**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**77 879·5**	**57 002·7**	**278 645·—**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	75 038·6	54 674·9	265·499·5
977. Miedź *(copper)* . . .	1 703·4	1 448·5	6 719·1
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**411·8**	**631·7**	**2 811·6**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**741·6**	**782·8**	**3 573·6**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**67·7**	**58·4**	**1 039·4**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**93·1**	**46·4**	**288·4**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *(January—May)*
Cały wywóz	**558 306·2**	**633 296·—**	**2 826 835·6**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**1 616·5**	**2 902·3**	**21 824·3**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	20·2	5·7	26·7
2. Żyto *(rye)*	—	—	20·4
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	40·—	6·5	623·4
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	0·2	—	175·2
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	420·3	—	1 541·8
35. Słód *(malt)*	761·7	1 559·3	13 718.4
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**4 470·6**	**4·413·3**	**20 205·—**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 546·—	1 942·8	7 940·—
125. Jaja *(eggs)*	2 266·4	1 625·3	5 011·3
127. Masło *(butter)*	34·7	204·—	839.2
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**493 265·8**	**562 563·7**	**2 480 937·2**
154. Cement *(cement)* . . .	2 199·	401·6	2 873·7
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	186·3	—	374·1
180. Węgiel kamienny *(coal)*	424 734·—	492 127·7	2 146 085·1
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	44 337·1	48 188·8	216 203·4
182. Koks *(coke)*	20·396·—	18 306·—	97 641·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	92·4	56·6	182·3
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**92·3**	**26·3**	**353·4**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**8 269·1**	**9 454·3**	**34 753·4**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	3 761·7	4 336·2	12 673·3
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 190·—	1 125·—	6 923·5
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	213·8	—	2 542·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**5 041·4**	**8 976·6**	**49 313·2**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	—	4·1
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	3 424·1	7 646·3	31 942·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	2 550·—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	19·	4·5	55·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**281·3**	**565·5**	**1 841·7**

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *(January—May)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 543·8**	**1 269·7**	**8 053·5**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	665·5	595.3	3 033·4
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**41·6**	**45·5**	**269·—**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**11 345·4**	**9 703·8**	**63 389·1**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	359·6	—	430·—
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	8 377·—	6·799·9	50 128·4
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	100·—	68·4	228·6
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 367·1	1 711·1	7 512·3
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 354·5**	**633·1**	**5 172·1**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	508·2	84·6	2 044·7
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	629·2	328·3	1 825·2
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**30·3**	**90·—**	**265·8**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**30 106·5**	**31 355·7**	**133 961·7**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	13 467·9	8 409·—	46 498·7
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	6 189·2	9 597·4	35 690·4
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	2 290·5	2 664·2	13 980·6
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	2 084·—	1 945·8	8 783·1
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**751·5**	**1 276·—**	**6 273·9**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**95·6**	**20·2**	**222·3**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Maj *(May)*	1937 —	716.161·3
Kwiecień *(April)*	1937 —	795.078·5
Maj *(May)*	1936 —	596.813·1
Od początku roku *(January — May)*	1937 —	3.529.866·7
„ „ „ „ „	1936 —	3.054 367·7

Poz. tar. cel.		Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January — May*
Przywóz *(imports)*		**108·9**	**1.251·8**	**4.298·5**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)* . .	—	—	—
9—16	— Strączkowe . . .	—	—	—
24 - 26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	—	—	—
27/1 - 2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1. 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	5·—
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
40 - 50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	46·9	—	46·9
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	—
81—82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	62·—	673·—	2.420·—
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	—
215 - 218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	—
226 - 229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	—
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)* . .	—	2·2	2·2
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	17·—	26·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	—	—	6·3
296/1—300/1	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	—	530·7	1.437·9
30' /4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	278·9
492—515	— Skóry . . . . . . *(skins and hides)*	—	18·4	18·4
597—' 22	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	38·—
742—803	— Papier *(paper)* . .	—	—	8·4
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	—
896—927	— Szkło *(glass)* . . .	—	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	3·3	3·3
	Różne *(various)* .	—	7·2	7·2
Wywóz *(exports)*		**2940·2**	**2.709·3**	**6.954·5**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	0·5	0·5
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	173·2
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1 - 2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	1 664·6	1.650·—	3.573·5
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60 - 64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	—	81·1	220·3
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)* . . .	0·3	4·7	14·9
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	0·6	0·6
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	4·7	7 7
76	— Kawa *(coffee)*	0·3	40·2	80·9
78	— Herbata *(tea)* . .	—	—	2·1
	Kakao *(cocoa)* . .	—	141·8	141·8

Poz. tar. cel.		Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January — May*
81, 82	— Korzenie *(spices)*	—	4·3	5·8
83	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	—	—	—
95—97	— Żywica *(resin)* . .	11·4	10·1	47·7
117	— Śledzie *(herrings)*	1·6	29·6	85·8
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	—	—	—
137/2—3	— Jelita *(casings)* . .	8·3	—	22·7
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	—	1·6	1·6
148	— Kamienie *(stones)*	621·—	—	621·—
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	—
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	7·—	8·7	19·1
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	—	—	0·2
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	52·1	70·4	214·—
215 - 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	20·4	203·1	283·4
216	— Tran *(cod-liver oil)*	—	37·3	52·3
219	— Stearyna *(stearine)*	6·6	9·1	27·4
245	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254—256	— Ryby *(fish)* . . .	0.1	—	0·1
276 - 278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	—
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	—	10·—	10·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	4·7	102·1	108·3
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
405 - 425	— Farby *(paints)* . .	0·6	—	0·6
404	— Sadze *(soot)* . . .	—	22·4	22·4
424—428	— Garbniki	274·5	120·3	569·—
429 - 454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	—	—	—
492 - 513	— Skóry *(skins)* . .	36·7	70·2	161·8
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)* . .	—	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
606	— Bawełna *(cotton)* .	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	1·5	16·1	21·3
720—7 4	— Kauczuk *(rubber)*	9·5	32·5	45·3
757—778 z wyj. 772, 77!	— Wyroby z drzewa . — *(wood goods)*	—	3·1	3·2
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	—	—
794, 795 792—803	— Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	—	3·3	3·3
809 - 819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	151·6	9·2	255·6
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	—	5·5	9·3
930 - 965	— Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	34·—	11·7	68 1
966	— Cyna *(tin)*	31·1	5·1	44·5
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
977	— Miedź	—	—	15·2
	Różne *(various)* .	2·3	—	20·—
Przywóz i wywóz razem		**3.049·1**	**2.961·1**	**11.253·—**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

poz. tar. cel.		Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January — May*
Przywóz *(imports)*		**3.947·3**	**12.167·6**	**21.155·6**
1—4	— Zboże . . . . . . *(grain)*	—	—	—

Poz. tar. cel.		Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January — May*
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various))*	8·4	1·3	25·—
24 - 26	— Nasiona oleiste różne . . . . *(various oils seeds)*	—	1·—	1.—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	35·—	0·7	36·6

Poz. tar. cel.		Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January—May*
27/1—3	— Mąka *(flour)*	220·—	29·8	282·3
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)*	—	0·2	1·7
35	— Słód *(malt)*	—	125·—	125·—
40—50	— Warzywa *(greens)*	3·3	2·4	5·7
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	—	1·6	1·6
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	0·9	1·8	2·7
76	— Kawa *(coffee)*	10·8	—	10·8
77	— Cykoria *(succory)*	0·2	0·5	0·7
78	— Herbata *(tea)*	—	—	—
80	— Kakao *(cocoa)*	4·3	—	4.3
81, 82	— Korzenie *(spices)*	0·6	—	7·4
95, 97	— Żywica *(resin)*	2·3	—	2·3
104/3	— Trawa morska *(sea grass)*	2·—	0·1	2·1
125	— Jaja *(eggs)*	1·2	1·1	2·6
127 - 200	— Oleje *(oils)*	—	0·7	2·1
128/1 4	— Ser *(cheese)*	0·2	—	0·2
131	— Pierze *(feather)*	—	—	—
136	— Kości *(bones)*	209·8	—	209·8
137/2a. b	- Jelita *(casings)*	0·6	0·2	0·8
205	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	—	—	29·2
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	102·5	4·2	106·7
228	Makaron *(macaroni)*	9·6	2·7	15·7
243/1 2	— Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	—	—
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	0·5	0·2	0·7
259, 260	— Cukier *(sugar)*	336·7	9.653·7	13.735·5
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	82·9	13·7	111·1
295 - 491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	15·4	10·9	28·2
300/4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)*	960·—	2.096·—	3·056.—
299/18	— Soda *(soda)*	—	—	—
296/1—3 0/2	— Amoniak *(ammonia)*	—	—	1.040·—
405—425	— Farby *(paints)*	2·5	0·3	2·8
411/2	— Biel cynkowa *(zinc white)*	—	—	0·2
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	4·4	0·1	5·2
466—470	— Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	0·5	—	0·5
492—513	— Skóry *(skins)*	7·5	11·—	23·6
534—559	— Wyroby skórzane *(leather goods)*	—	0·6	0·6
573—622	— Tkaniny *(textile fabrics)*	145·5	102·1	292·7
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)*	12·2	4·9	20.—
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	1·5	—	1.5
646—648	— Sznury *(ropes)*	0·9	1·1	2·—
720, 724	- Kauczuk *(rubber)*	2·2	—	2·2
725—746	- Wyroby gumowe *(rubber goods)*	1·6	—	1·6
749, 750, 751	— Deski i łaty *(boards & laths)*	1·547·9	—	1.547·9
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	15·9	3·2	22·2
776	Meble *(bentwood furniture)*	3·5	0·9	4·4

Poz. tar. cel.		Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January—May*
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)*	55·8	34·—	139·7
836—847	— Książki i broszury *(books)*	—	0·2	0·2
862 - 887	— Wyroby ceram. *(ceramic products)*	2·9	0·3	11·9
896—927	— Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	2·5	1·3	3·8
925—981	— Metale różne *(various metals)*	10·—	—	10·—
930—965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	63·3	47·5	141·4
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	—
	Różne *(various)*	59·5	12·3	73·4
	Wywóz *(exports)*	**8 670·4**	**8 238·7**	**20 458·8**
7	— Kukurydza *(maize)*	—	—	—
23	— Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	1·5	3·8	7·6
24 - 26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	170·4	438·8	1.012·5
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	2.2	1·8	4·—
24/1—3	— Mąka *(flour)*	—	—	1·1
28	— Kasza *(grits)*	2·7	0·9	5·6
30	- Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	3.986·5	1.948·3	6.000·5
31	— Krochmal *(starch)*	5·—	7·1	12·1
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	504·4	288·5	965·9
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	183·1	171·7	478·5
62 72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	2·4	10·6	13·3
67—68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	5·2	0·3	5·6
76	— Kawa *(coffee)*	32·9	22·9	389·2
78	— Herbata *(tea)*	25·7	20·7	51·7
80	— Kakao *(cocoa)*	103·3	314·3	573·—
81—82	— Korzenie *(spices)*	14·—	10·3	32·—
89	— Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	6·8	12·6	25·—
95, 97	- Żywica *(resin)*	99·6	336·3	506·4
104	— Trawy morskie, trzcina *(sea, grass, reed)*	22·3	23·9	57.9
117	— Śledzie *(herrings)*	2·5	8·9	14·—
127—200	— Oleje *(oils)*	—	40·4	52.3
128/1—4	— Sery *(cheese)*	0·9	—	0·9
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	2·7	8·9	11·6
137/2a, b	- Jelita *(casings)*	12·1	10·2	28·3
143/1—3	—Muszle *(shells)*	2·1	32·6	39·8
148	— Kamienie *(stones)*	1·	3·—	4.5
150	— Glinki ceramiczne *(ceramic clay)*	400·8	—	400·8
154	— Cement *(cement)*	0·1	—	0·1
156/1—2	— Talk *(talc)*	—	—	—
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	197·—	—	197·—
170	— Art. szlifierskie *(grinding materials)*	7·—	9·4	44·7
177	— Rudy różne *(various ores)*	—	5·7	5·7
186—188	— Smoła *(pitch)*	—	—	—
198—199	— Asfalt *(asphalt)*	—	0·1	0·1
200—8, a, b, c,	—Wazelina *(waseline)*	31·8	10·9	88·1
203—204	— Wosk *(wax)*	6·5	9·3	37·5
205, 214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	216·8	376·2	815·5
213/1—3	— Pokost *(varnish)*	—	—	—
215, 217—218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	328·1	795·3	1.441·5

Poz. tar. cel.	Maj *May*	Kwiecień *April*	Od początku roku *January-May*
216 — Tran *(whale oil)* .	49·3	59·5	216·8
219 — Stearyna *(stearine)*	10·6	21·1	52·3
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	4·8	8·—	39.4
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	0·3	3·8	4·1
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	—	—	3·8
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	—	30·—	45·3
292—491 z wyj. osobno wym.			
299/18 — Soda *(soda)* . .	2·1	—	2·1
Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	76·5	53·4	267·7
408 — Sadze *(soot)* . .	11·6	28·4	58·5
405, 407, 409			
412, 418, 420			
423 — Farby *(paints)* .	51·4	26·4	178·1
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	231·4	253·5	690·8
429, 450—454— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	1.8	3·2	5·3
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	0·9	1·2	2·3
487 — Celuloid *(celluloid)*	—	0·9	5·8
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	214·8	443·1	744·—
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	198·6	1.098·5	1.483·7
597, 605, 613—			
606 — Bawełna *(cotton)*	5·4	—	9·9
622 — Tkaniny *(textiles)*	0,4	13·2	31·6
624 — Juta *(jute)* . . .	20,5	—	20·5
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	2·6	21·1	29·7
646—648 — Sznury *(ropes)* .	2·1	27·1	29·4
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	109·6	186·4	375·4
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	13·9	12·—	28·5
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	1·—	1·—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	13·4	10·9	24·8
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809			
797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	22·5	—	31·8
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	19·4	7,6	32·9
826 — Papier *(paper)* .	486·4	398·7	909·6
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	101·6	91 6	193·2
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	6·5	9·—	18·8
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	1·7	3 4	7·5
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	24·—	78·1	102·8
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	0·6	17·6	48·2
930 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	22·1	93·6	178·6
955 — Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	—
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	13·6	30·9	63·2
977 — Miedź *(copper)* .	429·4	107·—	858·4
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)* .	17·—	113·6	134.6
Różne *(various)* .	126·2	61·2	204·1
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**12.617·7**	**20.406·3**	**41.614·4**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Maj *(May)*	1937 —	731.828·1
Kwiecień *(April)*	1937 —	819.445·9
Maj *(May)*	1936 —	607.526·1
Od początku roku *(January-May)* . .	1937 —	3.582.734.1
„ „ „ „ „	1936 —	3.112.182.4

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)* Ogólem *(total)*	Przyszło statków: w tym załad. *(loaded)*	Przyszło statków: o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Wyszło statków *(ships outgoing)* Ogólem *(total)*	Wyszło statków: w tym załad. *(loaded)*	Wyszło statków: o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Suma rubr. 3 i 6 *(total kolumn 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place accupied)*
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	46	27	57.677	52	44	66.462	124.139	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* . .	2	2	436	2	1	436	872	16
Anglia *(Great Britain)*	17	5	29.506	19	14	35.748	65.254	8
Dania *(Denmark)*	65	45	42.676	56	28	37.724	80.400	4
Estonia *(Estonia)*	20	6	13.562	17	11	12.078	25.640	12
Finlandia *(Finland)*	35	11	35.391	29	20	30.428	65.819	6
Grecja *(Greece)*	6	—	15.689	8	8	20.237	35.926	10
Holandia *(Holland)*	21	16	8.298	18	9	7.917	16.215	13
Łotwa *(Latvia)*	15	2	21.575	15	7	20.346	41.921	9
Niemcy *(Germany)*	73	44	43.598	68	32	39.909	83.507	3
Norwegia *(Norvay)*	40	16	34.842	42	27	35 346	70.188	5
Panama *(Panama)*	1	—	695	1	1	695	1.390	15
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)* . .	10	6	32.868	10	7	32.868	65.736	7
Szwecja *(Sweden)*	120	46	85.921	131	99	95.023	180.944	1
Włochy *(Italy)*	4	—	12.755	5	5	17.319	30.074	11
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)*	1	1	2.160	1	—	2.160	4.320	14
Razem *(total)* . . .	**476**	**227**	**437.649**	**474**	**313**	**454.696**	**892.345**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)* .	462	199	456.855	469	328	457.208	914.063	—
Ten sam mies. 1936 *(May) 1936)* . .	*398*	*180*	*384.786*	*393*	*295*	*380.945*	*765.731*	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	2.149	1.003	2.104·865	2.151	1.549	2.125.210	4.230.075	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	1.931	831	1.913.789	1.938	1.494	1.919.996	3.833.785	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. maju 1937 r, 919.4 n. r. t;
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 58;
c) średni postój statków w porcie: 54 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU MAJU 1937 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie: Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze	Razem
Łososie	2.630	—	2.020	—	90	—	4.740
Mielnica	—	—	—	—	20	—	20
Troć	—	—	—	—	200	—	200
Stornia	12.730	10.400	23.900	67.000	9.750	300	124.080
Zimnica	—	3.450	930	2.100	—	300	6.780
Gładzica	—	—	600	1.300	—	—	1.900
Skarp	10	260	500	680	710	—	2.160
Szproty	—	—	—	—	—	—	—
Węgorze	—	140	770	—	2.620	—	3.530
Wątłusze	37·000	28.240	150	700	1.670	9.500	77.260
Węgorzyce	—	290	100	—	130	—	520
Sieja	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	2.060	—	1.860	—	3.920
Okonie	680	—	1.270	—	500	—	2.450
Płotki	—	650	60.020	—	6.700		67.370
Certy	—	8.760	—	—	4.400	—	13.160
Śledzie	12.860	200	1.050	—	—	—	14.110
Razem m. mai	**65.910**	**52.390**	**93.370**	**71.780**	**28.650**	**10.100**	**322.200**
Wartość w zł	28.568	12.842	56.756	24.712	18.382	1.290	142.550
Miesiąc ubiegły w kg	181.540	66.910	39.660	1.390	28.430	633.650	954.580
Razem od pocz. r.	1.633.660	918.810	941.620	145.140	205.890	876.300	4.721.420

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC*
RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)* Maj *(May)* I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Kwiecień *(April)* Razem *(total)*	Wyjechało *(passengers outgoing)* Maj *(May)* I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Kwiecień *(April)* Razem *(total)*
Anglia	—	**32**	**1**	**33**	**64**	**24**	**60**	**560**	**644**	**831**
Hull	—	11	1	12	4	—	5	—	5	22
Londyn	—	21	—	21	60	24	55	560	639	809
Argentyna	**8**	—	**90**	**98**	**101**	—	—	—	—	**438**
Buenos Aires	8	—	90	98	101	—	—	—	—	438
Belgia	—	**25**	—	**25**	**17**	—	—	—	—	**3**
Antwerpia	—	25	—	25	17	—	—	—	—	3
Brazylia	—	—	**30**	**30**	**20**	—	—	—	—	**356**
Rio de Janeiro	—	—	8	8	13	—	—	—	—	13
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185
Santos	—	—	22	22	7	—	—	—	—	158
Dania	—	**68**	**44**	**112**	**35**	—	**36**	**54**	**90**	**25**
Alborg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Kopenhaga	—	68	44	112	35	—	36	54	90	22
Estonia	—	**3**	—	**3**	—	—	—	—	—	—
Tallinn	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—
Finlandia	—	**12**	—	**12**	**10**	—	**1**	—	**1**	—
Helsinki	—	12	—	12	10	—	1	—	1	—
Francja	—	**7**	—	**7**	**2**	—	**5**	**654**	**659**	**287**
Bordeaux	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—
Cherbourg	—	—	—	—	—	—	3	371	374	—
Le Havre	—	7	—	7	2	—	—	283	283	287
Holandia	—	**3**	—	**3**	**8**	—	**3**	—	**3**	—
Amsterdam	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	3	—	3	6	—	3	—	3	—
Kanada	—	**1**	**29**	**30**	**48**	—	—	**96**	**96**	**97**
Halifax	—	1	29	30	48	—	—	96	96	97
Litwa	—	—	—	—	**8**	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—
Łotwa	—	**1**	—	**1**	—	—	—	—	—	—
Ryga	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Niemcy	**1**	—	—	**1**	**1**	—	**3**	—	**3**	—
Hamburg	—	—	—	—	1	—	2	—	2	—
Inne porty	1	—	—	1	—	—	1	—	1	—
Norwegia	—	—	—	—	**1**	—	**2**	—	**2**	—
Bergen	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	**255**	**604**	**859**	**235**	—	**97**	**472**	**569**	**297**
New York	—	255	604	859	235	—	97	472	569	297
Szwecja	—	**6**	**1**	**7**	**32**	—	—	**3**	**3**	**5**
Göteborg	—	—	1	1	2	—	—	1	1	—
Kalmar	—	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Karslhau	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Oxelösund	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Sztokholm	—	2	—	2	27	—	—	—	—	5
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
via W. M. Gdańsk	—	**2**	—	**2**	—	—	—	—	—	—
Gdańsk	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—
Razem	**9**	**415**	**799**	**1223**	**443**	**24**	**207**	**1 839**	**2 070**	**2 000**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — HENRYK TETZLAFF

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0,50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36